







Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503459>











CA1  
YC19  
-T83

199



First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, April 28, 1998

Le mardi 28 avril 1998

Issue No. 13

Fascicule n° 13

**Third meeting on:**  
Examination of Bill C-9,  
Canada Marine Act

**Troisième réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-9,  
Loi maritime du Canada

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| Adams                         | Milne          |
| Bryden                        | Perrault, P.C. |
| Buchanan, P.C.                | Poulin         |
| * Graham, P.C. (or Carstairs) | Roberge        |
| Johnson                       | Rompkey, P.C.  |
| * Lynch-Staunton              | Spivak         |
| (or Kinsella (acting))        |                |

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| Adams                         | Milne          |
| Bryden                        | Perrault, c.p. |
| Buchanan, c.p.                | Poulin         |
| * Graham, c.p. (ou Carstairs) | Roberge        |
| Johnson                       | Rompkey, c.p.  |
| * Lynch-Staunton              | Spivak         |
| (ou Kinsella (suppléant))     |                |

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 28, 1998  
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:07 a.m. this day in Room 257-EB, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Bryden, Buchanan, P.C., Forrestall, Roberge, Rompkey, P.C. and Spivak (7).

*Other senators present:* The Honourable Senators Johnstone and Mercier (2).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (*See Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From the Strait of Canso Superport Nova Scotia:*

Blaine Gillis.

*From Centre Québécois du droit de l'environnement (CQDE):*

Franklin Gertler;

Laurie Ham.

*From the University of Saskatchewan:*

Marie Anne Bowden.

The witnesses made a statement and answered questions.

It was agreed — That the following budget application for its legislation be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Professional and Special Services | \$ 46,250  |
| Transportation and Communications | 6,700      |
| Other Expenditures                | <u>700</u> |
| Total                             | \$53,250   |

It was agreed — That the following budget application for its special study on Communications be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 28 avril 1998  
(15)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 07, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Bryden, Buchanan, c.p., Forrestall, Roberge, Rompkey, c.p. et Spivak (7).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Johnstone et Mercier (2).

*Également présent:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité reprend son étude du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.*)

**TÉMOINS:**

*De Strait of Canso Superport Nova Scotia:*

Blaine Gillis.

*Du Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE):*

Franklin Gertler;

Laurie Ham.

*De l'Université de la Saskatchewan:*

Marie Anne Bowden.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que soient approuvées et soumises au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration les prévisions budgétaires suivantes pour l'étude des mesures législatives qui lui sont renvoyées:

**RÉSUMÉ DES DÉPENSES**

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Services professionnels et spéciaux | 46 250 \$     |
| Transport et communications         | 6 700 \$      |
| Autres dépenses                     | <u>700 \$</u> |
| Total                               | 53 250 \$     |

Il est convenu — Que soient approuvées et soumises au comité permanent de la Régie interne, des budgets et de l'administration les prévisions budgétaires suivantes pour son étude spéciale sur les communications:



**SUMMARY OF EXPENDITURES**

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Professional and Special Services | \$ 91,000  |
| Transportation and Communications | 99,550     |
| Other Expenditures                | <u>500</u> |
| Total                             | \$ 190,050 |

At 12:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

**RÉSUMÉ DES DÉPENSES**

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Services professionnels et spéciaux | 91 000 \$     |
| Transport et communications         | 99 550 \$     |
| Autres dépenses                     | <u>500 \$</u> |
| Total                               | 190 050 \$    |

À 12 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 28, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 10:07 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** We are resuming our examination of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialisation of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence.

[*English*]

We will now hear Mr. Gillis from the Strait of Canso Superport Nova Scotia.

**Mr. Blaine Gillis, Strait of Canso Superport Nova Scotia:** Honourable senators, I imagine that you have heard a great deal from the major port corporations and harbour commissions throughout Canada. I will provide a different perspective on a local or regional port authority, one of the 400 or 500 ports across the country. I am using the Strait of Canso as an example of other regional local port authorities that would need to be set up throughout Canada. I will first give you some background, deal with some of the issues on the port divestiture program, and then make some general recommendations.

**Senator Bryden:** Just to put you at ease, you should not at all be concerned about concentrating on the Strait of Canso. We spent all day yesterday on Toronto and Oshawa.

**Mr. Gillis:** The process we went through with the Strait of Canso will be typical of the process that other community port organizations will have to go through. We probably had a bit of a kick-start.

The Strait of Canso became the deepest, year-round, ice-free, dredge-free harbour in eastern North America in 1955 when the Canso Causeway was built. It is strategically located just off the Great Circle route. It can serve the Eastern Seaboard of the United States effectively, the St. Lawrence Seaway and up through the St. Lawrence. It has a full range of services.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 avril 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 10 h 07 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Nous reprenons l'étude du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

[*Traduction*]

Nous entendrons maintenant M. Gillis, du Strait of Canso Superport, en Nouvelle-Écosse.

**M. Blaine Gillis, Strait of Canso Superport Nova Scotia:** Honorables sénateurs, j'imagine que vous avez entendu de nombreux témoins représentant les grandes sociétés et commissions portuaires de toutes les régions du Canada. Je vous donnerai un point de vue différent sur une administration portuaire locale ou régionale, l'un des 400 ou 500 ports du pays. Je prends le détroit de Canso comme exemple d'autres administrations portuaires locales ou régionales qu'il faudrait établir partout au Canada. Je vous expliquerai d'abord le contexte, puis je traiterai de quelques enjeux du programme de cession des ports et je ferai des recommandations générales.

**Le sénateur Bryden:** Si cela peut vous rassurer, vous ne devriez pas vous inquiéter de parler uniquement du détroit de Canso. Toute la journée d'hier a été consacrée à Toronto et Oshawa.

**M. Gillis:** Le processus que nous avons suivi pour le détroit de Canso est très représentatif de la façon dont d'autres administrations portuaires devront procéder. Nous avons probablement reçu un bon coup de pouce.

En 1955, avec la construction de la levée de Canso, le détroit de Canso est devenu le port le plus profond, libre de glaces toute l'année et n'ayant pas besoin d'être dragué. Il occupe une position stratégique juste à côté de la route orthodromique. Il offre un accès commode aux ports de l'Est des États-Unis, au golfe et à la Voie maritime du Saint-Laurent. Il offre une gamme complète de services.



In early 1996 when the marine service fees came into being, I represented a number of shippers in that area, lobbying on their behalf for marine service fee reductions. At the same time, our regional development authority was setting up a strategic economic plan. The two of them came together and looked at the port as one area that had a lot of promise in the local economy.

Over a period of seven months, from a position of having no formalized port organization or harbour commission, we managed to organize the shippers, the community interests and some governments to form the Strait of Canso Superport Corporation. That was created in February 1997.

The Superport Organization looked at marketing the Strait of Canso, developing the harbour, dealing with a number of harbour management issues, and considering taking over some facilities within the Strait of Canso that were being operated by Transport Canada.

The mandate was broader than just taking over the public facilities. We started by just organizing and educating the various shippers in the area, and our cargo movement increased from about 8 million tonnes in 1995, to 21.9 million tonnes in 1997. According to our calculations, that port ranks second behind the Port of Vancouver in the movement of cargo.

There is also a fair amount of industrial investment going on in the Strait of Canso, basically because of port facilities. The port and the industry along that strait bring approximately \$250 million to the local economy.

Mr. Paul Crissman, our chair, sends his regrets. He was supposed to be here today, but he also is the president of Statia Terminals of Canada, which is involved in an offshore project for a gas plant on their property along the Strait of Canso. Those negotiations are in the eleventh hour, and he had to be present.

There are other opportunities for our port. We have the offshore. We are dealing with petrochemicals and cement plants, as well as with the private sector, for a major containment terminal and a deep-water multi-purpose terminal.

Within that context, the port authority got off and running early, just as the divestiture program began. We saw that as an opportunity to take over facilities in the Strait of Canso, to generate some revenue for the Superport corporation, and to identify some cargo and additional traffic for those specific terminals. We entered into a letter of intent with Transport Canada to obtain two facilities, the Mulgrave public wharf and the Port Hawkesbury pier. We looked at environmental assessment, structural assessment, some markets, and some financial considerations.

Au début de 1996, lorsque les frais de service maritime ont été établis, j'ai représenté des expéditeurs de cette région et j'ai revendiqué en leur nom la réduction de ces frais. Au même moment, notre organisme de développement régional élaborait un plan économique stratégique. Les expéditeurs et cet organisme se sont rencontrés et ont conclu que le port était l'un des secteurs très prometteurs pour l'économie locale.

En sept mois, nous sommes partis de rien et nous avons réussi à regrouper les expéditeurs, les intervenants intéressés de la collectivité et certains paliers de gouvernement pour mettre sur pied la Strait of Canso Superport Corporation, qui a été créée en février 1997.

La Strait of Canso Superport Corporation s'est fixé pour buts de commercialiser le détroit de Canso, de développer le port, d'étudier et de résoudre un certain nombre de questions relatives à la gestion du port et de reprendre à son compte certaines installations du détroit de Canso qui étaient exploitées par Transports Canada.

Le mandat ne consistait pas simplement en une prise de contrôle d'installations publiques. Nous avons commencé par regrouper et renseigner les divers expéditeurs de la région, et le volume de marchandises manutentionnées est passé de quelque 8 millions de tonnes en 1995 à 21,9 millions de tonnes en 1997. D'après nos calculs, le port est au deuxième rang, juste derrière celui de Vancouver, pour le volume de marchandises manutentionnées.

Il se fait en outre un certain nombre d'investissements industriels dans la région du détroit de Canso, essentiellement en raison de ses installations portuaires. Le port et les industries installées le long du détroit rapportent environ 250 millions de dollars à l'économie locale.

M. Paul Crissman, notre président, me prie de vous présenter ses excuses. Il devait être ici aujourd'hui, mais il est aussi président de Statia Terminals of Canada, qui participe à un projet de raffinerie de gaz extra-côtière sur l'une des propriétés de cette société le long du détroit de Canso. Les négociations tirent à leur fin, et il se devait d'y assister.

Il existe d'autres possibilités pour notre port. Il y a la zone extra-côtière. Nous discutons actuellement avec des entreprises pétrochimiques et des cimenteries, de même qu'avec le secteur privé, en vue de l'établissement d'un important terminal d'entreposage et d'un terminal polyvalent en eau profonde.

Dans ce contexte, l'administration portuaire a commencé ses activités très rapidement, au moment même où le programme de cession était lancé. Nous y avons vu une occasion de prendre le contrôle des installations du détroit de Canso, de générer des recettes pour la Strait of Canso Superport Corporation et de trouver d'autres débouchés pour les marchandises et augmenter le trafic dans ces terminaux. Nous avons signé une lettre d'intention avec Transports Canada pour l'acquisition de deux installations maritimes, le quai public de Mulgrave et la jetée de Port Hawkesbury. Nous avons étudié les évaluations environnementales, les évaluations structurelles, certains marchés et certains aspects financiers.



Some issues did develop. We were very optimistic going in, but some frustration and confusion occurred as we went through the process with Transport Canada. We are still negotiating with them.

The Mulgrave terminal was the larger of the two terminals. It had more flexibility to be attract additional cargo and shipping activities, and it had a chance to grow. The terminal was comprised of two berths, a south berth and a north berth. The north berth was in fairly good condition and was only about 14 years old. The south berth, however, was more than 50 years old, and its southern end had been condemned and fenced in.

After due diligence and looking at the structure, we realized that a major reconstruction project was needed to keep the south berth viable. It would require substantial capital, as opposed to developmental capital, which would increase the facility. We just wanted to maintain that south berth so that some new cargo and traffic would be attracted to it.

As we went through that process, however, Transport Canada, under the guidelines for the divestiture of local ports, worked out a formula which basically indicates that the Crown can be no worse off if it kept the port over a period of 25 years. The formula also calls for the government to bring the port to what it considers to be minimum standards. Those minimum standards are safety standards.

When the Superport Corporation looked at the project, however, we were looking at it as a commercial venture. Our standards would be to bring to the port to what we consider to be commercial standards. There is a difference of opinion between the minimum standards of Transport Canada and the commercial standards required by any venture in order to operate profitably.

In the opening session of negotiations with Transport Canada, its solution to the south berth problem was to use armour stone, which would basically protect the land mass. On a commercial basis, however, there would be no berthing capabilities, and only limited cargo movement across the entire area, thereby reducing revenue and reducing the viability of the facility.

Throughout the process, we had asked Transport Canada about the worst-case scenario. We wanted to know what amount of money the Government of Canada would need to put into the port to maintain it over the 25-year period. We did not receive an answer. We still do not have an answer. It is therefore very difficult for us to plan. If you are told the sum with which you have to work, you can plan around that. Without a number, we had to look at how Transport Canada was operating in constructing similar terminals. They used a construction method called "concrete crib construction," which we used for planning purposes. On that basis, it would cost about \$15 million for the

D'autres enjeux sont apparus. Nous étions pleins d'optimisme lorsque nous nous sommes lancés dans cette entreprise, mais nous avons éprouvé des frustrations et de la confusion au cours des discussions avec Transports Canada. Les négociations se poursuivent toujours avec les représentants de ce ministère.

Le terminal de Mulgrave est le plus grand des deux terminaux. Il offre plus de souplesse pour attirer du trafic et des activités d'expédition supplémentaires, et il peut aussi prendre de l'expansion. Le terminal comporte deux postes d'amarrage, un au sud, l'autre au nord. Le poste nord est en assez bon état, et n'a été construit qu'il y a 14 ans. Toutefois, celui du sud a plus de 50 ans, et son extrémité sud est abandonnée et clôturée.

Après des contrôles raisonnables et un examen de la structure, nous nous sommes rendu compte qu'un programme de reconstruction important serait nécessaire pour maintenir le poste sud en état de fonctionnement. Un tel programme exigera un investissement élevé de capital, et non du capital de développement, pour l'agrandissement des installations. Nous souhaitons uniquement préserver le poste d'amarrage sud de façon à y attirer du trafic maritime et à manutentionner des volumes croissants de marchandises.

Toutefois, pendant que nous faisons ces démarches, Transports Canada a élaboré une formule, suivant les lignes directrices sur la cession des ports locaux, qui dit essentiellement que la Couronne ne subirait pas d'inconvénients si elle conservait le port pour une période de plus de 25 ans. La formule exige aussi que le gouvernement aménage le port pour le relever à ce qu'il considère être les normes minimales. Ces normes minimales sont des normes de sécurité.

Lorsque la Superport Corporation a envisagé ce projet, cependant, nous l'avons considéré comme une entreprise commerciale. Ce que nous voulions faire, c'était d'amener le port à ce que nous considérons être des normes commerciales. Il existe une divergence d'opinion entre ce que Transports Canada considère être des normes minimales et les normes commerciales auxquelles doit satisfaire une entreprise si elle veut être rentable.

Au cours de la première séance de négociations, les représentants de Transports Canada ont avancé que la solution aux problèmes du poste d'amarrage sud était d'y installer des pierres de revêtement, ce qui protégerait essentiellement la terre émergée. Du point de vue commercial, toutefois, il n'y aurait aucune possibilité de mouillage pour les navires et qu'une manutention limitée des marchandises dans toute la région, ce qui réduirait les recettes et les chances de réussite des installations.

Tout au long du processus, nous avons demandé à Transports Canada de nous informer des pires éventualités. Nous voulions savoir la somme d'argent que le gouvernement du Canada devrait investir dans le port pour le conserver pendant la période de 25 ans dont il était question. Nous n'avons pas eu de réponse. Nous n'en avons toujours pas. Il nous est donc très difficile de planifier. Lorsque l'on connaît la somme dont on aura besoin, on peut planifier en fonction de cette somme. Comme nous n'avions pas ce chiffre, nous avons étudié la façon dont Transports Canada construit des terminaux du même type. Il utilise une méthode appelée «méthode des caissons de béton», et c'est de cette

wharf. We went back and asked how they would fix it, as armour-stoning the south berth was not acceptable to us. We would use a construction method called "steel-sheet piling," which probably would come in at half the cost, around \$7 million or \$8 million.

We still do not have an answer. The board members do not want to go into another planning exercise until we have a framework that will allow us to determine whether or not it is viable to take over this facility.

The other facility is called Port Hawkesbury pier. It is on the other side of the harbour, and it has limited commercial value. It does generate some revenue, but it also is in the centre of a waterfront development project for the Town of Port Hawkesbury. They have already invested something in the order of \$3 million there, and they would have to invest some additional moneys.

The Strait of Canso generated \$600,000 in harbour dues in 1997. We looked at this as a source of revenue for the Superport. The shippers on our board — which has 11 members, 6 of them from the private sector — thought that they could use it as a source of private revenue even if we reduced the rates substantially. When the facilities are transferred from Transport Canada, however, the harbour is de-proclaimed and the boundaries basically dissolve. There are no boundaries, and no jurisdiction is transferred.

There is no definition of the harbour. We are working with Nova Scotia to redefine harbour boundaries for the Strait of Canso. Hopefully we can gain jurisdiction over those boundaries, and the Superport Corporation can levy some kind of harbour development fee. We have spoken with the shippers about this already, and they know that they can lobby much more effectively on certain harbour management and development issues collectively. The more ships they attract, the less they pay for service fees and other issues.

At present, there is no means of transfer. Within the province of Nova Scotia, as is likely the case in other provinces, port operation and development were always a federal jurisdiction. There is very limited knowledge of this issue within the municipalities, and within provincial departments.

If the Strait of Canso Superport Corporation were to maintain the collection of harbour dues over a five-year period, which we think is a transitional period, it would amount to around \$3 million worth of revenue, which could then be used for further development.

One of the other issues we have is that the formula which determines what a local port authority can receive from the \$125 million port assistance fund becomes a problem. The fund has no guidelines, and it does not divide precisely between

méthode que nous nous sommes servis pour notre planification. Suivant ces données, le coût du quai serait de quelque 15 millions de dollars. Nous sommes donc retournés voir les représentants de Transports Canada et leur avons demandé quelles réparations ils feraient, puisque la pose de pierres de revêtement sur le poste d'amarrage sud nous était inacceptable. Nous utiliserions la «méthode de palplanches d'acier» qui coûterait environ la moitié de la méthode précédente, soit quelque 7 ou 8 millions de dollars.

Nous n'avons toujours pas de réponse. Les membres du conseil ne veulent pas entreprendre une autre ronde de planification tant que nous ne disposerons pas d'un cadre de travail qui nous permettra de déterminer s'il peut être viable de reprendre ces installations.

L'autre installation est la jetée de Port Hawkesbury. Elle est située de l'autre côté du port et sa valeur commerciale est limitée. Elle produit un peu de recettes, mais elle est également située au centre d'un projet d'aménagement du secteur riverain pour la Ville de Port Hawkesbury qui y a déjà investi quelque 3 millions de dollars et qui devrait y injecter d'autres fonds.

En 1997, le détroit de Canso a rapporté 600 000 dollars en frais portuaires. Nous avons considéré qu'il s'agirait d'une source de revenus pour la Superport Corporation. Les expéditeurs qui font partie de notre Conseil — le Conseil compte 11 membres, dont six sont du secteur privé — ont pensé que ce serait pour eux une source de revenus privés, même si les tarifs étaient considérablement réduits. Mais si Transports Canada se départit des installations, le port sera désaffecté et ses limites disparaîtront, à toutes fins utiles; sans limites, il ne peut y avoir transfert de compétences.

Il n'existe pas de définition du port. Nous collaborons avec la Nouvelle-Écosse pour redéfinir les limites du port du détroit de Canso. Nous espérons obtenir compétence sur ces limites, nous espérons aussi que la Superport Corporation pourra percevoir des frais d'aménagement du port. Nous en avons déjà discuté avec les expéditeurs, et ils savent qu'il est beaucoup plus efficace de se regrouper pour exercer des pressions sur les questions ayant trait à la gestion et à l'aménagement du port. Plus ils attireront de navires, moins ils auront de frais de service et autres droits à payer.

Pour l'instant, il n'y a pas de possibilités de transfert. En Nouvelle-Écosse, comme vraisemblablement, dans les autres provinces, l'exploitation et l'aménagement des ports ont toujours été du ressort du gouvernement fédéral. Les municipalités et les ministères provinciaux n'ont qu'une connaissance très limitée de ce secteur d'activités.

Si la Strait of Canso Superport Corporation pouvait continuer à percevoir les frais portuaires pendant une période de cinq ans, que nous considérons comme étant une période de transition, elle tirerait des recettes de quelque 3 millions de dollars qui pourraient ensuite être utilisées pour procéder à d'autres aménagements.

Une autre de nos préoccupations est que la formule utilisée pour déterminer la partie de la somme de 125 millions de dollars du fonds d'aide aux ports à laquelle une administration portuaire peut prétendre pose problème. Le fonds n'a aucune ligne



capital assistance and operating assistance. You could have a situation where the port's capital and infrastructure has been in good shape, yet the port is not viable operationally and is losing money. If you project an annual loss of \$300,000 or \$400,000 over 25 years, that port could receive more assistance than a port like the Strait of Canso or others which, in our view, are strategic for future development of Canada.

In the case of the Strait of Canso, we are looking for capital to bring the port up to what we consider to be a commercial standard. We are also looking for some transitional funding in the operational phase, which would amount to maybe a little over \$1 million. We feel that sufficient funds for community port organizations are not available as we go through this process. We have problems with the way that the formula is being applied, and, if it is applied so that certain ports are brought up to commercial standard, we think that \$125 million, may be insufficient for the nation-wide process.

We have proposed some general recommendations. We feel that there has been a lack of vision in looking at strategic harbours and ports outside the port corporations and the harbour commissions. Certain strategic areas such as the Strait of Canso have a real competitive advantage, not only for the local community or for the region, but for all of Canada.

As shipping trends change and the size of ships increases, there are only a few strategic harbours that are cost-effective, ice-free, and which do not have to be dredged. These harbours have not been looked at in the vision of Canada as a shipping nation. In Nova Scotia, a recent study that found that in excess of 25 per cent of the Nova Scotia economy is represented by ocean industry. It is extremely important for Nova Scotia.

One thing that we have put forth for consideration is that there may be another status for ports such as the Strait of Canso and other local ports. When the strategy was developed, the port corporations and the harbour commissions were put in one category, and all other ports were put in a regional/local category. There may be 400 or 500 ports in that category. Some of these ports do not exist any more, but there is another category below port authority, port corporation or harbour commission, and the Strait of Canso and those other strategic locations which would fit into that category should be considered.

We have recommended that another status given to ports such as the Strait of Canso. I am thinking of Bayside, New Brunswick, and a few others which may be in the same category. Within that status, there should be some special consideration for funding which would bring them up to commercial standards, and give them a chance to be viable.

directrice et ne fait pas de distinction nette entre l'aide aux immobilisations et l'aide à l'exploitation. On pourrait donc se trouver dans une situation où la capitalisation et l'infrastructure d'un port seraient solides, mais où le port ne pourrait pas être exploité de façon viable et serait déficitaire. Avec des prévisions de pertes annuelles de l'ordre de 300 à 400 000 dollars pendant 25 ans, ce port pourrait recevoir plus d'aide financière qu'un port comme celui du détroit de Canso ou certains autres qui, à notre avis, revêtent une importance stratégique pour le développement futur du Canada.

En ce qui a trait au détroit de Canso, nous sommes à la recherche de capitaux pour amener le port à des normes que nous considérons être des normes commerciales. Nous recherchons également des fonds destinés à faciliter la transition à la phase opérationnelle, ce qui pourrait représenter un peu plus de un million de dollars. Nous croyons que les fonds mis à la disposition des organismes portuaires pour suivre ce processus ne sont pas suffisants. Nous nous interrogeons sur la façon dont la formule est appliquée, et si elle est appliquée pour amener certains ports à des normes commerciales, nous pensons qu'une somme de 125 millions de dollars ne sera peut-être pas suffisante pour couvrir les frais de transformation dans tout le pays.

Nous avons fait certaines recommandations d'ordre général. Nous croyons que l'analyse des ports et havres stratégiques à l'extérieur des sociétés et des commissions portuaires a souffert d'un manque d'imagination. Certaines régions stratégiques, tel le détroit de Canso, offrent un véritable avantage concurrentiel non seulement à la collectivité ou à la région, mais à l'ensemble du Canada.

À mesure que les tendances en matière de transport maritime changent et que la taille des navires augmente, il n'y a que quelques ports stratégiques qui soient rentables, libres de glaces et qui n'aient pas à être dragués. Ces ports n'ont pas été pris en considération lorsqu'on a voulu faire du Canada un pays exportateur. Une étude récente réalisée en Nouvelle-Écosse a révélé que plus de 25 p. 100 de l'économie de cette province est tributaire de l'industrie maritime. Cette industrie est donc très importante pour la Nouvelle-Écosse.

L'un des points que nous avons soumis pour étude est qu'il peut y avoir un autre statut pour les ports comme celui du détroit de Canso et d'autres ports locaux. Lorsque la stratégie a été élaborée, les sociétés et commissions portuaires ont toutes été placées dans une seule catégorie, alors que les autres ports ont été placés dans la catégorie des ports régionaux ou locaux. Il y a peut-être de 400 à 500 ports dans cette dernière catégorie, et certains ont disparu. Mais il existe une autre catégorie de moindre importance que les administrations ou sociétés ou commissions portuaires, et le détroit de Canso et les autres endroits stratégiques qui appartiennent à cette catégorie doivent être pris en considération.

Nous avons recommandé qu'un statut différent soit accordé à des ports du type de celui du détroit de Canso. Je pense ici à Bayside, au Nouveau-Brunswick et à quelques autres qui appartiennent vraisemblablement à la même catégorie. Ce statut devrait s'accompagner de certaines considérations spéciales en matière de financement pour permettre aux ports de satisfaire aux normes commerciales et leur donner une chance d'être viables.

There should also be a review of the funding formulas so that we can reach a common ground on minimum commercial standards. The \$125 million in assistance may not be sufficient to give the local port authorities a real kick start.

**Senator Roberge:** What other ports in Canada would qualify as strategic ports?

**Mr. Gillis:** I would say Bayside, New Brunswick is one that should be considered. On the West Coast, the Port of Victoria should be looked at in the long term. In Newfoundland, Come-By-Chance is another port that has to be considered. I am not familiar with all of the ports on the gulf side of New Brunswick, but there is probably one there that should be considered.

**Senator Roberge:** What about Sept-Îles?

**Mr. Gillis:** Yes. This is not a black and white issue. There is a grey area, in that local or regional ports such as Sept-Îles, Georgetown, or the Strait of Canso may have strategic positioning for Canada in time, looking at larger vessels and different movements.

The Port of Vancouver is probably the only port in all of Canada that is ready for the next century. They really looked at the inner harbour, and they realized that, because of land use, zoning, and environmental issues, they had to consider setting up new bulk and container terminals. They moved 30 miles outside the city and set up Delta Port, which is strategically positioned. I do not think there is a port on the eastern seaboard of Canada that is strategically positioned for the next century, including the Port of Montreal.

The trend is to larger container ships. Those ships will likely be coming from free trade blocs and going to other free trade blocs; from Europe to North America or South America. They will drop their cargos, and they will have a feeder system into other ports, or a rail system. Unless we are in a position to do that in Eastern Canada, the cost of moving commodity and product will become prohibitive.

**Senator Roberge:** There is a lot of similarity between Canso and Rotterdam, which has exactly that function in Europe.

**Mr. Gillis:** Yes.

**Senator Roberge:** It is the central point, and from there the cargo goes to other ports or inland.

I am trying to understand your point regarding the formula for contribution. Based on that formula, what would your revenue be?

**Mr. Gillis:** I use the word "formula" in a broad way. It is more of a guideline.

Par ailleurs, les formules de financement devraient être révisées de façon à ce que l'on trouve un terrain d'entente sur les normes commerciales minimales. L'aide de 125 millions de dollars n'est probablement pas suffisante pour donner aux administrations portuaires locales le coup de pouce dont elles ont besoin.

**Le sénateur Roberge:** Quels autres ports canadiens qualifieriez-vous de stratégiques?

**M. Gillis:** Je dirais que Bayside, au Nouveau-Brunswick, est l'un de ceux qui devraient être envisagés. Sur la côte Ouest, le port de Victoria devrait être pris en considération à long terme. À Terre-Neuve, Come-By-Chance serait un autre port candidat. Je ne connais pas tous les ports du Nouveau-Brunswick qui donnent sur le golfe, mais il y en a probablement un qui devrait être pris en considération.

**Le sénateur Roberge:** Que pensez-vous de Sept-Îles?

**M. Gillis:** Oui. Ce n'est pas une question que l'on peut trancher clairement. Il existe une zone grise, et les ports locaux ou régionaux comme ceux de Sept-Îles, Georgetown ou du détroit de Canso peuvent, avec le temps, occuper une position stratégique pour le Canada, lorsque l'on pense à des navires plus grands et à divers types d'expédition.

Le port de Vancouver est probablement le seul port canadien qui soit prêt pour le XXI<sup>e</sup> siècle. Les responsables ont analysé l'arrière-port, et ont compris qu'à cause de l'utilisation des terres, du zonage et des questions environnementales, il leur fallait construire de nouveaux terminaux pour les marchandises en vrac et les conteneurs. Ils se sont installés à environ 48 kilomètres de la ville et ont construit le port de Delta à un endroit stratégique. Je ne pense pas qu'il y ait un seul port sur la côte Est du Canada, pas même le port de Montréal, qui occupe une position stratégique en prévision du XXI<sup>e</sup> siècle.

La tendance est aux immenses porte-conteneurs. Ces navires arriveront vraisemblablement de blocs libre-échangistes, par exemple de l'Europe, à destination d'autres blocs du même genre comme l'Amérique du Nord ou l'Amérique du Sud. Ils déchargeront leurs cargaisons, qui seront ensuite acheminées par navires collecteurs ou par voie ferroviaire. Si nous, dans l'Est du Canada, ne sommes pas en mesure de fournir ces services, les frais de transport des marchandises et des produits seront prohibitifs.

**Le sénateur Roberge:** Il existe une grande similitude entre Canso et Rotterdam, qui joue exactement ce rôle en Europe.

**M. Gillis:** Oui.

**Le sénateur Roberge:** C'est la plaque tournante, et de là les cargaisons sont acheminées vers d'autres ports ou vers l'intérieur du continent.

J'essaie de comprendre vos commentaires sur la formule de calcul de la contribution. Si l'on utilisait cette formule, quels seraient vos revenus?

**M. Gillis:** J'utilise le terme «formule» au sens large. Il s'agit plus d'une ligne directrice.



In its divestiture guidelines, Transport Canada indicates that the Crown can be no worse off over a 25-year period. The operating and capital costs of a port would be looked at and projected out. If the port were losing \$200,000 year, that would be projected out.

That policy is fair to ports where the infrastructure is in good shape. If the infrastructure is old, however, you get into the second part of the problem, where you bring it up to minimum standards for safety reasons.

**Senator Roberge:** How do they define "minimum standards?"

**Mr. Gillis:** Our argument is that, if we are taking it over as a commercial venture, it must be brought up to commercial standards. We have been told that minimum standards would mean that the south berth must be replaced; that stone will be put from one end to the other, shoring up the landfall. Basically, that is a minimum safety standard so that nothing falls into the harbour. From a commercial point of view, we would lose all that berthing space, plus the ability to generate additional cargo on that facility.

It is frustrating. We have dealt with some good and capable people, but the Superport Corporation started the process with a partnering approach, and we have moved into more of an adversarial approach. It is difficult.

Even if someone were to tell us that they have done the calculation, and the figure is \$6.5 million, we would have to wonder what we could do with that amount. If we use steel sheet piling instead of concrete crib construction, that costs \$8 million, and we must source the remaining \$1.5 million.

In the case of the Strait of Canso, we got the community organized and got off and running. We saw other opportunities with Sable Island off shore, amongst other projects, and we are pursuing them with basically no budget. There is a great deal of volunteer effort. We saw this as an opportunity to generate some revenue in order to keep those facilities, set up a port corporation, and look at future developments.

As we went through the process, it became apparent that vision was lacking at some of these other ports. We must deal with the major port and harbour commissions, as well as with the local ports. In some cases, however, you cannot fix an old road. In some cases, it is better to build a new road, and be in a position for the future rather than the past.

**Senator Rompkey:** I wish to follow-up on Senator Roberge's comment about Sept-Îles. I would like to hear your view on the effect that this bill will have on Sept-Îles port.

Dans ses lignes directrices sur la cession, Transports Canada mentionne que la Couronne ne peut pas être dans une position moins favorable sur une période de 25 ans. Les coûts d'exploitation et les coûts en capital d'un port seraient étudiés et on ferait des projections. Si le port avait un déficit annuel de 200 000 dollars, ce montant serait extrapolé.

Cette politique est équitable pour les ports dont l'infrastructure est en bon état. Toutefois, si l'infrastructure est vieille, on est aux prises avec le deuxième volet du problème, ce qui signifie qu'il faut la relever aux normes minimales pour des raisons de sécurité.

**Le sénateur Roberge:** Quelle définition le ministère donne-t-il de l'expression «normes minimales»?

**M. Gillis:** Nous disons que si nous reprenons le port pour en faire une entreprise commerciale, il doit être amélioré pour satisfaire aux normes commerciales. On nous a dit que pour que le port satisfasse aux normes minimales, il faudrait remplacer le poste d'amarrage sud et poser des pierres d'un bout à l'autre pour empêcher les glissements de terrain. En gros, ce sont là des mesures de sécurité minimales pour que rien ne tombe dans le port. D'un point de vue commercial, nous perdriions tous ces espaces d'amarrage, en plus de la capacité de manutentionner des marchandises à cet endroit.

C'est frustrant. Nous avons fait affaire avec des gens aimables et qualifiés, mais la Superport Corporation a entamé le processus avec l'idée de conclure un partenariat, et maintenant nous ne nous entendons plus. C'est difficile.

Même si certaines personnes nous disaient qu'elles ont fait les calculs et que le montant requis est de 6,5 millions de dollars, nous devrions nous demander ce que nous pourrions faire avec cette somme. Si nous utilisons des palplanches d'acier plutôt que de construire des caissons en béton, les coûts seront de 8 millions, et nous devons trouver la différence, soit 1,5 million de dollars.

Pour ce qui est du détroit de Canso, nous avons regroupé les ressources communautaires et nous avons pu entreprendre notre action et avancer. Nous avons entrevu d'autres possibilités offertes par la zone extra-côtière de l'île de Sable, entre autres, et nous y travaillons, même sans budget. Il y a beaucoup de bénévolat. Nous avons vu là une occasion de générer des recettes afin de préserver ces installations, d'organiser une société portuaire et d'envisager de l'expansion.

À mesure que le processus avançait, il est devenu évident qu'il y avait un manque de vision dans certains des autres ports. Nous devons traiter tant avec les grandes commissions portuaires qu'avec les administrations portuaires locales. Mais dans certains cas, il n'est pas possible de réparer un ancien chemin. Dans certains cas, il est préférable de bâtir une nouvelle route et d'être en mesure de regarder vers l'avenir plutôt que de nous tourner vers le passé.

**Le sénateur Rompkey:** Je voudrais ajouter quelques mots aux commentaires du sénateur Roberge sur Sept-Îles. J'aimerais que vous nous fassiez part de votre opinion sur l'impact que ce projet de loi aura sur le port de Sept-Îles.

I would like to point out that 50 per cent of all of the iron ore in the world is shipped to Sept-Îles, and over 90 per cent of the iron ore in Canada is shipped out of Sept-Îles. There are only three iron ore mines left in the country, and they are all on the Ungava Peninsula. They are owned by the Iron Ore Company of Canada, by Wabash Mines, and by Quebec Cartier, which I believe is still partly owned by the Government of Quebec.

This is an important employer in the area, and it is important for that part of the Canadian economy. At the moment there is a campaign on Parliament Hill to keep mining in Canada, and to support the mining industry. Clearly this will have an effect on the iron ore industry, in that it will increase costs for the companies. Presumably they will pay for berthage, which will drive up their costs, lower their profit, and impact their competitiveness in the world market. Many of those companies are doing very well now. The Iron Ore Company is doing well competing in the world market, but it is a tough market, and they have instituted many policies on quality control, training, and so on. Their productivity is good. All of these companies are vulnerable, however. The global market is a tough market. If you increase the costs, competitiveness is impacted.

I would certainly like to look at the effect of this bill on the iron ore industry. It is a serious problem that warrants examination.

**The Chairman:** For your information, the Iron Ore Company of Canada will be here on Monday, as will two others.

**Senator Rompkey:** Would you care to comment on that?

**Mr. Gillis:** I could make some general comments. Approximately 18 to 20 million tonnes of iron ore go through that port. I am looking at it as a community, not-for-profit, local port authority. That is how that group set up in the Strait of Canso.

Another option is that a company can come in and actually take over the facilities. If they are public facilities that are being used by the company, they could buy them from Transport Canada. In that case, the company would probably integrate the port into its manufacturing or processing, and charge the cost back to the consumer. That would only work as long as the infrastructure was in good shape. If the infrastructure were to start to deteriorate, there would be major capital costs, and the price of the product would go up. In commodity markets, one cent a pound can make or break you.

**Senator Forrestall:** You said that the original port assistance fund of \$125 million might not be enough, and that additional funds might need to be budgeted. Do you have any idea how much additional money might be required?

**Mr. Gillis:** I would not know exactly. I can probably extrapolate from the Strait of Canso Superport experience.

Je tiens à dire que 50 p. 100 de tout le minerai de fer du monde est expédié à Sept-Îles et que plus de 90 p. 100 du minerai de fer canadien est expédié de Sept-Îles. Il ne reste au Canada que trois mines de fer en exploitation, et elles sont toutes situées sur la péninsule de l'Ungava. Elles appartiennent à la Compagnie minière IOC, à Wabash Mines et à Québec Cartier, laquelle, je crois, est toujours détenue en partie par le gouvernement du Québec.

C'est un employeur important dans la région, et c'est important pour ce secteur de l'économie canadienne. Une campagne est actuellement en cours sur la colline du Parlement pour protéger et soutenir l'industrie minière au Canada. Cela aura évidemment un impact sur le secteur du minerai de fer, parce que cela augmentera les coûts pour les sociétés. Elles devront vraisemblablement acquitter des droits de mouillage, ce qui augmentera leurs coûts, diminuera leurs bénéfices et se répercutera sur leur compétitivité à l'échelle mondiale. Beaucoup de ces sociétés réussissent actuellement très bien. La Compagnie minière IOC est très concurrentielle sur la scène mondiale, mais c'est un marché difficile, et la compagnie a mis en place un grand nombre de politiques sur le contrôle de la qualité, la formation, et cetera. Sa productivité est bonne. Toutes ces sociétés sont néanmoins vulnérables. Le marché mondial est un rude marché. Si les coûts augmentent, la compétitivité s'en ressent.

J'aimerais bien voir quel effet ce projet de loi aura sur l'industrie du minerai de fer. C'est un problème sérieux qui mérite d'être examiné.

**La présidente:** Pour votre gouverne, les représentants de la Compagnie minière IOC, ainsi que ceux de deux autres sociétés, comparaitront ici lundi.

**Le sénateur Rompkey:** Voulez-vous faire des commentaires à ce sujet?

**M. Gillis:** Je peux faire des commentaires généraux. Quelque 18 à 20 millions de tonnes de fer transitent par ce port. Je vois ce port comme une administration portuaire locale, sans but lucratif. C'est ainsi que le groupe a été constitué dans le détroit de Canso.

Une autre solution serait qu'une société s'intéresse au projet et prenne le contrôle des installations. S'il s'agit d'installations publiques utilisées par la société, cette dernière pourrait les racheter à Transports Canada. Dans ce cas, il est probable que la société intégrerait le port à ses installations manufacturières ou de transformation et refilerait les coûts aux consommateurs. Cela ne fonctionnerait que si l'infrastructure était en bon état. Si l'infrastructure devait se détériorer, cela entraînerait d'importantes immobilisations et le prix du produit augmenterait. Dans les marchés de marchandises, un cent la livre peut faire la différence entre la réussite et l'échec.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez dit que le montant initial de 125 millions de dollars prévu pour l'aide pourrait être insuffisant et qu'il faudrait peut-être prévoir des crédits additionnels?

**M. Gillis:** Je ne peux pas dire exactement. Je peux probablement extrapoler à partir de l'expérience vécue dans l'affaire du Strait of Canso Superport.



We looked at Mulgrave Marine Terminal, which I mentioned. If we were to use concrete crib construction, which is Transport Canada's standard construction method, to rebuild the facility, it would cost about \$15 million. Using steel sheet piling might cut that cost in half. The difference is that steel sheet piling might last 20 to 25 years, whereas concrete construction can last 50 to 80 years. When you are taking over a port, you want to have the facilities in the best shape possible.

If we consider the sum of \$15 million, the fund would cover only 10 or 12 ports in the country. Some of the ports would not require that much money, but I would say that seven or eight strategic ports deserve more consideration, and there are another 25 that should be given port authority consideration. The budget could conceivably double.

I asked where the figure of \$125 million came from, and I could not get a satisfactory answer. I had assumed that further analysis as to the condition of the Transport Canada ports had been done, and that that was how the figure of \$125 million was arrived at.

When I realized that the guidelines lead to minimum standards, which are really safety standards, I knew there were problems.

**Senator Forrestall:** A level playing field is important to each senator who represents a port. The federal authority should not intervene in a port in a manner which would be detrimental to the capacity of the port next door to grow, expand, and attract new business.

I would think that \$125 million is a drop in the bucket compared to what must be done to renew our ports. I would think that we need \$1 billion to \$2 billion for systems that eliminate redundancy, and which best serve the needs of all our producers.

I do not see this bill as an attempt to maintain the status quo of a level playing field. Playing with unrealistic figures like these is treading on dangerous ground. In reality, it will be said that the money was simply for tidying up, and that much more money is required to address the needs of the ports.

The Superport Corporation must be involved. No other place in North America has a depth of 200 feet immediately off the shoreline.

I wonder about this question of fairness and the level playing field. What will it really cost? How will we divvy up those costs? How will ports like the Strait of Canso be affected?

**Mr. Gillis:** The Strait of Canso never before had a port authority. At different times, different government groups developed certain projects, but there was never an organized, formal port authority. Most ports in Canada are 200 or 300 years old, but our port is only 35 years old.

Nous avons examiné le terminal maritime de Mulgrave, que j'ai déjà mentionné. Si nous devons utiliser la méthode des caissons en béton, la méthode de construction normalement utilisée par Transports Canada, pour reconstruire les installations, il en coûterait approximativement 15 millions de dollars. Utiliser des palplanches d'acier réduirait ces coûts de moitié. La différence est que les palplanches d'acier peuvent durer de 20 à 25 ans alors qu'une construction en béton peut durer de 50 à 80 ans. Quand on prend le contrôle d'un port, on veut que les installations soient dans le meilleur état possible.

Si l'on prend la somme de 15 millions, les fonds ne couvriraient que 10 ou 12 ports dans le pays. Certains n'ont peut-être pas besoin de tant d'argent, mais je dirais que sept ou huit ports stratégiques ont besoin de plus, et qu'il y en a environ 25 autres qui devraient être considérés en vue de devenir des administrations portuaires. Le budget pourrait éventuellement doubler.

J'ai demandé comment on en était arrivé à la somme de 125 millions, et je n'ai pas réussi à obtenir de réponse satisfaisante. Je croyais qu'une analyse plus poussée sur l'état des ports appartenant à Transports Canada avait été faite et que c'est ainsi qu'on en était arrivé à la somme de 125 millions de dollars.

Lorsque j'ai compris que les lignes directrices avaient trait aux normes minimales, j'ai tout de suite compris qu'il y avait des problèmes.

**Le sénateur Forrestall:** Des règles du jeu équitables sont importantes pour chacun des sénateurs qui représente un port. Le gouvernement fédéral ne doit pas s'immiscer dans une administration portuaire d'une façon qui nuirait à la capacité d'un port voisin de croître, de grandir et d'attirer du commerce.

Je dirais que la somme de 125 millions de dollars est une goutte d'eau dans la mer par rapport à ce que nous devons faire pour moderniser nos ports. Je dirais que nous avons besoin de un à deux milliards de dollars pour mettre en place des systèmes qui élimineraient les redondances et qui serviraient au mieux les besoins de tous les producteurs.

Je ne vois pas ce projet de loi comme une tentative de maintenir le statu quo en ce qui a trait aux règles du jeu. Utiliser des chiffres irréalistes comme ceux-ci est s'aventurer en terrain dangereux. De fait, on dira que cet argent était simplement destiné à mettre de l'ordre et que des sommes beaucoup plus importantes sont nécessaires pour combler les besoins des ports.

La Superport Corporation doit être impliqué dans ce processus. Aucun autre port n'a une profondeur de quelque 61 mètres à proximité immédiate de la côte.

Cette question d'équité et de règles du jeu m'intrigue. Quels seront les coûts véritables? Comment seront-ils répartis? Comment les ports comme celui du détroit de Canso seront-ils touchés?

**M. Gillis:** Le détroit de Canso n'a jamais eu d'administration portuaire. À divers moments, différents groupes gouvernementaux ont élaboré des projets, mais il n'y a jamais eu d'administration portuaire officielle, organisée. La majorité des ports canadiens sont vieux de 200 ou 300 ans, mais le nôtre n'a que 35 ans.

I find it difficult to focus in on Canadian for trade and export. Aside from information cargo moving by wire or wireless system, any kind of bulk or break or container cargo can go by marine transportation; inland, it can go by rail. As an economic generator for the country to service trade and export, transportation must be given more consideration.

In terms of port activities, there are strategic areas within the country that should really be examined for future development.

**Senator Forrestall:** You do not feel that there is a level playing field?

**Mr. Gillis:** There is no level playing field at this time.

**Senator Forrestall:** Could you tell us how serious that is? Does it matter in a competitive world?

**Mr. Gillis:** If the Strait of Canso were a port corporation similar to Vancouver or Quebec and had been started 30 years ago, we probably would have a container terminal. We probably would have a deep-draft, common-user terminal, and a combination of public and private partnering would be in place to get those things going. We would have sufficient activity and cargo to generate our own revenue for further growth and expansion, which is not the case today.

For this port to get up and running, we consider ourselves the "wild west" port of the eastern frontier. We generate activity through people and through contacts; making phone calls and knocking on doors. We hustle money for planning work, and then we generate more activity. It will be a long process. We are number two in Canada, and we will try harder, but it is not a level playing field.

The offshore has taken off. There is a major trade show taking place in Houston which I used to attend regularly, but the Superport Corporation has no money to send anyone. We need to generate sufficient revenue to generate opportunities. We thought port divestiture would give us a chance to start that process.

**Senator Buchanan:** Was the Superport Corporation consulted by the department when the bill was put together?

**Mr. Gillis:** No. Actually, I am a consultant myself, and I provided some planning organization work. I got the shippers together to form the Superport Corporation in 1997. The strategies to which you refer were developed around mid-1995. This is a very complex area of marine transportation. When I review these strategies, it seems these other strategic areas or strategic ports were not considered. There were just two categories, and we were not consulted.

Je trouve difficile de m'en tenir au mot canadien pour le commerce et l'exportation. À part le fait que les renseignements sur les cargaisons sont transmis par communication avec ou sans fil, toutes les marchandises en vrac ou en conteneur peuvent être transportées par voie maritime; à l'intérieur des terres, elles peuvent être transportées par chemin de fer. Il faut accorder une plus grande attention au transport comme moteur économique pour le pays, pour servir le commerce et l'exportation.

En ce qui a trait aux activités portuaires, certains secteurs stratégiques devraient sérieusement être étudiés en vue du développement futur.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez l'impression que les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tous?

**M. Gillis:** Pas pour l'instant, en tout cas.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous nous dire si c'est grave? Est-ce important dans un monde de concurrence?

**M. Gillis:** Si le détroit de Canso était régi par une société portuaire semblable à celles de Vancouver et de Québec, fondée depuis 30 ans, nous disposerions probablement d'un terminal pour conteneurs. Nous aurions probablement un terminal en eau profonde, à usage commun, ainsi qu'un partenariat entre les secteurs public et privé chargé de son exploitation. Nous aurions des opérations et un volume de marchandises suffisants pour générer nos propres recettes, ce qui nous permettrait d'accroître nos activités et de prendre de l'expansion, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour donner de l'expansion à ce port de l'Est, nous nous démenons comme on le faisait dans le Far West. Notre activité dépend des gens que nous connaissons et des relations que nous avons, nous donnons des coups de fil, nous frappons aux portes. Nous trimons pour trouver de l'argent nécessaire aux travaux de planification, et ensuite, nous augmentons nos activités. Ça prendra beaucoup de temps. Nous ne sommes pas en première position au Canada; alors nous redoublerons nos efforts, mais les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tous.

Les activités extracôtières sont bien lancées. Houston tient une grande foire commerciale où j'allais régulièrement, mais la Superport Corporation n'a pas d'argent pour y envoyer qui que ce soit. Il nous faut suffisamment de recettes pour susciter des possibilités d'affaires. Nous pensons que la cession des ports nous permettrait d'enclencher ce processus.

**Le sénateur Buchanan:** Le ministère a-t-il consulté l'administration de la Superport Corporation lors de la rédaction du projet de loi?

**M. Gillis:** Non. En fait, je suis moi-même consultant et j'ai effectué certains travaux de planification et d'organisation. J'ai réuni les expéditeurs pour créer la Superport Corporation en 1997. Les stratégies dont vous parlez ont été élaborées vers le mois de juin 1995. C'est là un secteur très complexe du transport maritime. Lorsque j'examine ces stratégies, il me semble que d'autres secteurs ou d'autres ports stratégiques n'ont pas été pris en compte. Il n'y avait que deux catégories, et nous n'avons pas été consultés.



**Senator Buchanan:** I do not know how many committee members have actually been down the Strait of Canso, but everything Mr. Gillis is saying about the strait is absolutely true, and everyone should visit it.

Since 1955 the hope has been that the Strait of Canso would become the industrial heart of Nova Scotia. It began very well, but it did not move. I congratulate all the people involved in getting the Superport Corporation under way.

Last week I attended a conference in Halifax on East Coast energy. The Sable Island project was well represented, as was the importance of the Strait of Canso to that development.

There are 5,000 or 6,000 acres of land at Bear Head that we put together back in the 1980s. There is another 10,000 to 15,000 square feet in Melford that we put together. Many of the parcels which have been put together are located on the finest, deepest harbour in Eastern Canada.

I recall when the largest tanker in the world came into the Strait of Canso. I was down there when it pulled away from its berth, turned around and left the Strait of Canso. It was an incredible sight.

I continue to be a supporter of the Strait of Canso. It is one of the finest, if not the finest, deep-water harbour in Eastern Canada and the Eastern United States. It is waiting to be developed. Some developments have occurred and they will continue.

Mr. Gillis, did you attend the conference in Halifax?

**Mr. Gillis:** No.

**The Chairman:** I do not want to stop you, Senator Buchanan, but there are other senators who wish to ask questions.

**Senator Buchanan:** A number of people from other countries, the North Sea countries, and from the United States, particularly Houston, are well aware of the Strait of Canso and its potential for petrochemical industries along there and the resulting transportation out of petrochemicals, and the massive amounts of land that are there. It is realistic to look at the Strait of Canso as one of the boom areas into the year 2000 and beyond.

The Strait of Canso will not be competition to the Port of Halifax or the Port of Saint John, because you are developing a different kind of port strategy there. The Port of Halifax for the most part deals with bulk carriers and container vessels. So the strategy is different.

**Mr. Gillis:** That is true for the most part. We have had several off-shore interests looking at container terminals, as well as Nova Scotia interests looking at container terminals. It is as a result of the larger vessels.

**Senator Buchanan:** I want to mention the coal liquefaction project, which was announced back in 1980, for the Strait of Canso. The coal liquefaction project will utilize in excess of 400,000 tonnes of Cape Breton coal, primarily from the new Donkin mine, if we can get it built.

**Le sénateur Buchanan:** Je ne sais pas si beaucoup de membres du comité se sont déjà rendus au détroit de Canso, mais tout ce que nous dit M. Gillis sur ce détroit est absolument vrai, et tout le monde devrait s'y rendre.

Depuis 1955, tout le monde espère que le détroit de Canso deviendra le centre industriel de la Nouvelle-Écosse. Les débuts ont été excellents, mais il n'y a pas eu de suite. Je félicite tous ceux qui ont participé à la création de la Superport Corporation.

La semaine dernière, j'ai assisté à une conférence sur l'énergie de la côte Est à Halifax. On a beaucoup parlé du projet de l'île de Sable et du rôle important du détroit de Canso dans l'affaire.

Dans les années 80, on a regroupé et acquis 5 000 à 6 000 acres de terrain à Bear Head. On a fait la même chose avec 10 000 à 15 000 pieds carrés de terrain à Melford. Nombre des parcelles de terrain acquises se trouvent le long du plus beau port en eau profonde de l'Est du Canada.

Je me souviens du jour où le plus grand navire-citerne du monde est entré dans le détroit de Canso. J'étais là-bas lorsqu'il a levé l'ancre, a fait demi-tour et quitté le détroit. Spectacle incroyable.

Je suis toujours en faveur du développement du détroit de Canso. C'est l'un des plus beaux ports en eau profonde, sinon le plus beau, de l'Est du Canada et des États-Unis. Il ne demande qu'à être exploité. Certains aménagements ont été réalisés, et cela continuera.

Monsieur Gillis, avez-vous assisté à la conférence de Halifax?

**M. Gillis:** Non.

**La présidente:** Je ne veux pas vous interrompre, sénateur Buchanan, mais il y a d'autres sénateurs qui voudraient poser des questions.

**Le sénateur Buchanan:** Dans d'autres pays, les pays de la mer du Nord, et aux États-Unis, à Houston notamment, on est bien informé du détroit de Canso, du potentiel qu'il offre pour les industries pétrochimiques, des possibilités de transport de ces produits pétrochimiques et des grandes superficies de terrains disponibles. Il est réaliste de considérer le détroit de Canso comme l'une des régions les plus prometteuses de prospérité pour le XXI<sup>e</sup> siècle.

Le détroit de Canso ne fera pas concurrence au port de Halifax ou au port de Saint John, parce qu'on y élabore une stratégie portuaire différente. Le port de Halifax accueille surtout le transport en vrac et les conteneurs. Donc, la stratégie est différente.

**M. Gillis:** Vous avez raison dans l'ensemble. Plusieurs pays étrangers ont étudié les possibilités de terminaux pour conteneurs, certains hommes d'affaires de Nouvelle-Écosse ont aussi examiné cette possibilité. C'est qu'on peut y accueillir de gros navires.

**Le sénateur Buchanan:** Je voudrais mentionner le projet de liquéfaction du charbon, annoncé en 1980 pour le détroit de Canso. La réalisation de ce projet tirera parti de plus de 400 000 tonnes de charbon du Cap-Breton, provenant surtout de la nouvelle mine de charbon Donkin, si nous pouvons la mettre en exploitation.

**The Chairman:** I think you are straying far from Bill C-9.

**Senator Buchanan:** The Donkin coal they found in Trenton, New Jersey was the best coal in North America for coal liquefaction. One of the ingredients in the coal liquefaction plant is hydrogen, and hydrogen can be taken out of natural gas as it comes into the Strait of Canso area and across into Point Tupper with the pipeline that will be built now. You can take hydrogen out of natural gas and utilize it in the coal liquefaction process. Everything is there: the coal, the deep-water facilities, and the hydrogen. It is an incredible situation. Do you agree, Mr. Gillis?

**Mr. Gillis:** Our chairman is negotiating a liquid gas plant for his property. We have also talked with experts in coal trans-shipment, coking and liquefaction as a major project that could be undertaken. They need further study but those are opportunities for that strait. It further indicates the strategic importance of certain of the ports for all of Canada.

**Senator Buchanan:** I would ask Senator Bryden and Senator Rompkey to consider this. As with the Devco Committee, we must continue to look at these areas. I agree with the recommendations that Mr. Gillis has put forward. He will have no difficulty with many of the members of this committee.

**Senator Forrestall:** With great trepidation, I look at the whole situation in Cape Breton, and I can see nothing but doom and gloom with respect to its future instead of the 27 years of reserves we thought we had. We are probably down to 11 or 12 years of reserves.

Vital to the port is rail. Is there sufficient business in the port to offset the movement of coal to sustain the rail operation into that part of the world?

**Mr. Gillis:** At the moment, it is critical. The Devco operations maintain themselves by the tonnage moved by rail. A short-line operator goes through Cape Breton and the central part of Nova Scotia to Truro. Coal is a great portion of their cargo, and if that stops, the viability of that line will come into question. The port at this time does not have sufficient cargo to justify that rail company operating for the Strait of Canso. Every cargo movement along that line is vital to its viability.

**Senator Bryden:** Of all the witnesses we have heard, including the people who appeared from the department, you are the first witness who referred to strategic ports for the next century. When I went through the bill, I was struck by the fact that you go from the seaway and the CPA ports to simply a large class of ports that basically are all put in the same category, whether they have one wharf or refinery terminals and so on. As a matter of fact, I suggested in the Senate that there be another category of commercial ports. You have put it very clearly.

**La présidente:** Je pense que vous vous éloignez beaucoup du projet de loi C-9.

**Le sénateur Buchanan:** Le charbon Donkin qu'on a trouvé à Trenton, au New Jersey, était le meilleur charbon d'Amérique du Nord pour la liquéfaction. L'un des ingrédients qu'on utilise dans une usine de liquéfaction du charbon, c'est l'hydrogène, et l'hydrogène peut s'extraire du gaz naturel qui arrivera dans la région du détroit de Canso et à Point Tupper par le pipeline qu'on va construire sous peu. On peut extraire l'hydrogène du gaz naturel et l'utiliser pour la liquéfaction du charbon. Tout est là: le charbon, les installations en eau profonde et l'hydrogène. C'est incroyable, n'est-ce pas, monsieur Gillis?

**M. Gillis:** Notre président est en train de négocier l'implantation d'une raffinerie de gaz liquide pour son terrain. Nous avons également consulté des spécialistes en transbordement, cokéfaction et liquéfaction du charbon pour un grand projet qu'on pourrait entreprendre. Il leur faut d'autres études, mais ce sont là des possibilités pour le détroit de Canso. Cela fait ressortir en outre l'importance stratégique de certains des ports pour le Canada tout entier.

**Le sénateur Buchanan:** J'invite les sénateurs Bryden et Rompkey à réfléchir à cela. Tout comme pour le comité Devco, nous devons continuer de nous intéresser à ces questions. J'appuie les recommandations que M. Gillis a présentées. Il n'aura pas de difficulté à obtenir l'appui de nombreux membres du comité.

**Le sénateur Forrestall:** J'examine toute la situation du Cap-Breton avec une vive inquiétude, mais je ne vois que de sombres perspectives pour son avenir; au lieu des 27 années de réserves que nous croyions avoir, nous en sommes probablement à 11 ou 12 années de réserves.

Le chemin de fer est essentiel pour le port. Y a-t-il suffisamment d'activités dans le port pour compenser le transport du charbon et conserver les services ferroviaires dans cette région?

**M. Gillis:** Pour l'instant, la situation est critique. La société Devco poursuit ses activités grâce aux marchandises qui sont transportées par le rail. Une compagnie ferroviaire exploite une petite ligne qui passe par le Cap-Breton, le centre de la Nouvelle-Écosse et va jusqu'à Truro. Elle transporte surtout du charbon, mais si cela doit s'arrêter, la viabilité de la ligne sera mise en question. Pour l'instant, le port n'accueille pas suffisamment de marchandises pour justifier que cette société ferroviaire vienne au détroit de Canso. Chaque transport de marchandises sur cette ligne est essentiel à sa survie.

**Le sénateur Bryden:** De tous les témoins que nous avons entendus, y compris les représentants du ministère, vous êtes le premier à parler de ports stratégiques pour le XXI<sup>e</sup> siècle. Lorsque j'ai étudié le projet de loi, j'ai été frappé que l'on passe simplement de la voie maritime et des ports PAM à une grande classe de ports tombant tous dans la même catégorie, qu'ils aient un seul quai ou des terminaux de raffinage, et cetera. En fait, j'ai proposé au Sénat que l'on crée une autre catégorie de ports commerciaux. Vous avez expliqué la situation très clairement.



I wish to ask you about a couple specific situations. You used the term "transshipment". Is Statia Terminals still in your region?

**Mr. Gillis:** Yes.

**Senator Bryden:** It is my understanding that 300-dead-weight-tonne tankers call in there from Holland and Norway.

**Mr. Gillis:** Actually, they come from the North Sea and the Persian Gulf and are loaded onto smaller feeding tankers that go into New Jersey, New York and Baltimore. The economics of transportation and transshipment make that very viable. That is similar to the concept that we would look at for transshipment of coal from the Far East, blending it with local coals to get a certain BTU content, and moving it into the eastern seaboard.

**Senator Bryden:** So you would not be competing with Halifax or Montreal.

**Mr. Gillis:** No.

**Senator Bryden:** You are competing with another system of getting that material into the eastern U.S.

**Mr. Gillis:** That is right. Of the harbour dues, which amounted to \$600,000 in 1997, Statia Terminals contributed approximately \$400,000. Bulk commodities on the international market, such as oil petroleum products, are owned by a distributor-wholesaler, and it is that distributor-wholesaler who pays the harbour dues. The pricing of that commodity into the New York, New Jersey or Baltimore market is fixed for a long term. Therefore, when we deproclaim harbour dues, the windfall goes to the owner-distributor. The customer at the other end will still pay the same price. The port loses the harbour dues and therefore Canada loses the harbour dues.

That is different from mining gypsum or iron ore. The mining company pays the harbour dues and they should get a break because they are exporting out of the country. Like anything else, harbour dues should be defined properly because there are certain advantages that can be attained with no cost to anyone. Those prices are fixed, but there are others on which harbour dues should be eliminated to give local mining operations a competitive advantage.

**Senator Bryden:** At Port Hawkesbury there is also an aggregate company.

**Mr. Gillis:** Yes, Martin Marietta Materials Limited. They moved 1.8 million tonnes of aggregate stone, and this year and the past year they brought in 200 tonnes to 300 tonnes of cobalt to service their power plant.

**Senator Bryden:** Are they within the purview of the Strait of Canso superport?

**Mr. Gillis:** Yes.

**Senator Bryden:** You have probably seen the studies we have on the impact of major marine initiatives on various commodity groups.

J'aimerais vous poser une ou deux questions précises. Vous avez utilisé le terme «transbordement». La société Statia Terminals est-elle toujours dans votre région?

**M. Gillis:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Je crois savoir que des navires-citernes de 300 tonnes de port en lourd y viennent de Hollande et de Norvège.

**M. Gillis:** En fait, ils viennent de la mer du Nord et du golfe Persique et leur chargement est transbordé dans de plus petits navires-citernes à destination du New Jersey, de New York et de Baltimore. Les économies que permettent le transport et le transbordement rendent cette opération très viable. Cela ressemble au concept que nous voudrions réaliser de transbordement du charbon d'Extrême-Orient, le mélangeant au charbon local afin d'obtenir un certain contenu de BTU pour ensuite le transporter sur la côte Est.

**Le sénateur Bryden:** Donc, vous ne feriez pas concurrence à Halifax ou à Montréal.

**M. Gillis:** Non.

**Le sénateur Bryden:** Vous feriez concurrence à un autre système de transport dans l'Est des États-Unis.

**M. Gillis:** C'est exact. Statia Terminals a payé environ 400 000 des 600 000 dollars versés en droits portuaires. Les produits en vrac sur le marché international, comme les produits pétroliers, sont la propriété d'un distributeur-grossiste, et c'est lui qui paie les droits portuaires. Le coût de ces denrées sur les marchés de New York, du New Jersey ou de Baltimore est fixé à long terme. Par conséquent, lorsque nous dérèglementerons les droits portuaires, c'est le propriétaire-distributeur qui en bénéficiera. Le client à l'autre bout paiera toujours le même prix. Le port perdra des recettes portuaires et par conséquent le Canada aussi.

Ce n'est pas comme exploiter une mine de gypse ou de fer. La société minière paie les droits portuaires et devrait bénéficier d'un tarif préférentiel parce qu'elle exporte ses produits à partir du Canada. Comme toute autre chose, les droits portuaires devraient être définis convenablement parce qu'ils peuvent offrir certains avantages sans que personne ait à déboursier quoi que ce soit. Ces prix sont fixes, mais il y a d'autres marchandises pour lesquelles il faudrait éliminer les droits portuaires afin d'accorder un avantage concurrentiel aux sociétés minières locales.

**Le sénateur Bryden:** À Port Hawkesbury, il y a aussi une société collective.

**M. Gillis:** Oui, Martin Marietta Materials Limited. Elle a transporté 1,8 million de tonnes d'agrégats de pierre et cette année comme l'an dernier elle a fait venir 200 à 300 tonnes de cobalt pour alimenter sa centrale électrique.

**Le sénateur Bryden:** Est-ce que le Superport du détroit de Canso cherchera à faire affaire avec cette entreprise?

**M. Gillis:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez probablement vu les études faites sur l'impact des grands projets maritimes sur divers types de denrées.

**Mr. Gillis:** Yes.

**Senator Bryden:** The case studies done were of the aggregate company and the company that is transshipping. Both companies indicated that with the proposed new marine fees those businesses would no longer be viable. Are you aware of that?

**Mr. Gillis:** At the original rate proposed by the Coast Guard for marine service fees, the viability of both companies would be in question. I believe the rate is now 9.9 cents per tonne going through. Originally, the rate was in the order of 17 cents to 18 cents per tonne. As aggregate is a high-volume, low-price bulk commodity, any rate increase on a per tonne basis is extremely negative to the viability of the operation. That is a very sensitive cargo.

The same is true with regard to cargoes that you do not own but are transshipping. Your entire economics becomes the economics of transportation costs.

When dealing with a world commodity, when you get to a certain price point for ships to come in, the ships will look for other alternatives, which they may or may not be able to find. It becomes a balance of volume versus price with super ships.

Both of those points, at the time of the marine service fees, were quite an issue of concern for the community.

**Senator Bryden:** As far as you know, the two companies can manage the new fee structure?

**Mr. Gillis:** Yes, they can.

**Senator Bryden:** Is there a long-term arrangement on those fee structures?

**Mr. Gillis:** Not to the best of my knowledge. The fee structures at this time are for navigational aids. The ice breaking issue has not been dealt with properly in Canada. The Strait of Canso is an ice-free port and we hope it will be considered such in this process; if so, it therefore will not incur any additional fees for ice breaking services, and that would give the port another competitive advantage.

**Senator Bryden:** The officials from the Department of Transport indicated that a significant number of letters of intent had already been entered into with small ports for negotiations and so on. You indicated that initially you entered into a letter of intent.

**Mr. Gillis:** We still have a letter of intent. We are still negotiating with Transport Canada, although it is frustrating.

**Senator Bryden:** I believe you said that initially you thought it would be a public-private operation.

**Mr. Gillis:** When we started the process with Transport Canada, I thought it would be much more of a partnering approach. We shared information and it was very congenial. However, it started to get more adversarial when we tried to get definitions of minimum standards, for example. We were thinking

**M. Gillis:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Les études de cas qui ont été réalisées portaient sur la société collective et sur la société qui fait le transbordement. Les deux ont dit que si on adoptait les nouveaux droits maritimes proposés, elles ne pourraient plus poursuivre leurs activités. Êtes-vous au courant de cela?

**M. Gillis:** Au taux initial proposé par la Garde côtière pour les droits de service maritime, la viabilité de ces deux entreprises serait mise en question. Je crois que le taux est actuellement de 9,9 cents la tonne en transit. Le taux proposé était de 17 ou 18 cents la tonne. Comme l'agrégat est une marchandise à volume élevé et à faible prix, toute augmentation du taux par tonne affecterait fort la viabilité de l'entreprise. C'est là une marchandise très névralgique.

La même chose s'applique aux marchandises qui ne sont pas à vous mais que vous transbordez. Le côté économique dépend entièrement des coûts de transport.

S'agissant de matières premières de consommation mondiale, au-delà d'un certain prix limite imposable aux navires qui arrivent, les armateurs chercheront des solutions de rechange, qu'ils trouveront peut-être. Il faut établir un équilibre entre le volume et le prix pour les très grands navires.

Ces deux questions, au moment où on discutait des droits de service maritime, ont beaucoup préoccupé la collectivité.

**Le sénateur Bryden:** Pour autant que vous sachiez, les deux entreprises peuvent s'accommoder de la nouvelle tarification?

**M. Gillis:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Y a-t-il entente à long terme sur ces tarifications?

**M. Gillis:** Pas à ma connaissance. Les tarifications sont actuellement imposées pour les aides à la navigation. La question des brise-glaces n'a pas été abordée comme il se doit au Canada. Le détroit de Canso est un port libre de glaces et nous espérons qu'il sera considéré comme tel dans les études; si tel est le cas, on ne lui imposera pas de frais supplémentaires pour les services de brise-glaces, ce qui lui conférerait un autre avantage concurrentiel.

**Le sénateur Bryden:** Les responsables du ministère des Transports ont dit qu'un bon nombre de lettres d'intention avaient déjà été signées avec des petits ports pour les négociations. Vous avez dit au début avoir signé une lettre d'intention.

**M. Gillis:** Nous en avons toujours une. Nous sommes toujours en négociation avec Transports Canada, même si c'est frustrant.

**Le sénateur Bryden:** Je crois que vous avez dit, au début, que vous pensiez qu'il s'agirait d'une opération secteur public-secteur privé.

**M. Gillis:** Quand nous avons entrepris les négociations avec Transports Canada, je pensais que nous adopterions davantage une approche de partenariat. Nous nous sommes transmis des renseignements et les choses allaient très bien. Cependant, les choses ont commencé à se gêner lorsque nous avons tenté



in terms of commercial standards. We did our homework based on the information we had.

We thought the south berth would have to be replaced and that, with the concrete crib construction that Transport Canada uses, it would cost \$15 million. I was basically told that they were required to protect it to minimum standards, that armour stoning the entire south berth would protect the back-up land from falling into the harbour, and that that would be all they were required to do.

**Senator Bryden:** That essentially shuts that down.

**Mr. Gillis:** It basically shuts that down. We were counting on the Mulgrave Marine Terminal to generate enough revenue to cover off the Port Hawkesbury pier which, although it generates some revenue, is not conducive to cargo. It is in the centre of the downtown waterfront development and is used as a breakwater for the marina and a few other things. If it is not maintained and is therefore lost, the entire area is in jeopardy.

Each port must be looked at on a case-by-case basis. You cannot group all ports in the regional-local category. There are other ports in that category that are very strategic for Canada and the local area and should be given special status and special consideration.

**Senator Spivak:** You said that this port is strategically located on established international coastal shipping lanes of the North Atlantic.

Your diagram shows the number of miles to Rotterdam and to Gibraltar. This port basically ships out gypsum, coal, chemicals and wood pulp.

You mention European markets, but what about South America? This port is not strategic to the Far East. You are talking about a special status as a result of a competitive advantage. I do not know much about ports, but we do have a port in Manitoba; it is called Churchill.

In terms of exported product, where is the railway access? Senator Buchanan was telling me that, on this map, the Cape Breton & Central Nova Scotia Railway does not exist any more.

**Mr. Gillis:** The railway goes into the Port Hawkesbury side. It is not operated by CN, but by a shortline operator. When I say strategic, this is the deepest, continental-based port in eastern North America.

**Senator Spivak:** I understand that.

**Mr. Gillis:** This port is ice-free and dredge-free. Depending on the vessel's point of departure, our port is one of the closest to Europe.

**Senator Spivak:** What about South America?

**Mr. Gillis:** It is probably one of the closest ports to certain places in South America. The curvature of the earth and the departure port must be considered. This port is very strategic for the Eastern Seaboard of the U.S., as well as for the Gulf of

d'obtenir une définition des normes minimales, par exemple. Nous songions alors à des normes commerciales. Nous avons fait notre travail en nous basant sur l'information dont nous disposions.

Nous estimions que le poste d'amarrage sud devait être remplacé et que, avec la construction de caissons en béton qu'utilise Transports Canada, cela coûterait 15 millions de dollars. On m'a dit, au fond, que le ministère devait le protéger aux normes minimales, que revêtir en pierre tout le poste d'amarrage sud empêcherait la terre d'appui de glisser dans le port et que c'était tout ce que le ministère était tenu de faire.

**Le sénateur Bryden:** Un point c'est tout.

**M. Gillis:** C'est exact. Nous comptons sur le terminal Mulgrave pour générer suffisamment de recettes pour recouvrir la jetée de Port Hawkesbury laquelle, bien qu'elle nous rapporte certaines recettes, n'attire pas le transport des marchandises. Le quai, situé au centre de l'exploitation du front de mer au centre-ville, sert également de brise-lames pour le port de plaisance ainsi qu'à quelques autres fins. Si la jetée n'est pas entretenue et qu'on la perde, tout le secteur sera en danger.

Chaque port doit être examiné individuellement. On ne peut pas grouper tous les ports dans la catégorie des ports régionaux et locaux. Il y a d'autres ports dans cette catégorie qui revêtent une grande importance stratégique pour le Canada et la région où ils se trouvent et auxquels il faudrait accorder un statut spécial et une considération particulière.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez dit que ce port occupe une situation stratégique sur les voies de navigation côtières internationales de l'Atlantique Nord.

Votre graphique indique la distance en milles de Rotterdam et de Gibraltar. Ce port assure essentiellement le transport de gypse, de charbon, de produits chimiques et de pâte à papier.

Vous parlez des marchés européens, mais que faites-vous de l'Amérique du Sud? Ce port n'est pas stratégique pour l'Extrême-Orient. Vous parlez d'un statut spécial qui pourrait lui être conféré pour lui donner un avantage concurrentiel. Je ne m'y connais guère en matière de ports, mais nous avons un port au Manitoba: il s'agit de Churchill.

Pour ce qui est des exportations, où se trouve l'accès ferroviaire? Le sénateur Buchanan me disait que, sur ce plan, la Cape Breton & Central Nova Scotia Railway n'existe plus.

**M. Gillis:** Le chemin de fer va du côté de Port Hawkesbury. Il n'est pas exploité par le CN, mais par une petite compagnie ferroviaire. Lorsque je dis stratégique, je parle du port continental le plus profond de la côte est de l'Amérique du Nord.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends.

**M. Gillis:** C'est un port qui ne requiert ni brise-glaces ni dragage. Selon le point de départ du navire, notre port est l'un des plus proches de l'Europe.

**Le sénateur Spivak:** Et d'Amérique du Sud?

**M. Gillis:** C'est probablement l'un des ports les plus proches de certains endroits d'Amérique du Sud. La courbure de la terre et le port de départ doivent être pris en compte. Ce port est très stratégique pour la côte est des États-Unis de même que pour le

St. Lawrence and the St. Lawrence River upward, for trans-shipment.

If we project to the year 2015, we can visualize a super-container vessel coming into the Strait of Canso with about 9,000 TEU, and feeding two or three 3,000-TEU vessels going up to Montreal. That is not out of the question; it is a possibility now.

**Senator Spivak:** Shipments of grain will now go north and south. Apparently, the markets in South America are expanding markets for grain. The rail goes down there.

Is there any rail linkage to this port which would make it economically competitive? Is there a rail line from the west to accommodate that growth, or is that a possibility for the future?

You are talking about a strategic port, and saying that it will be a major port in the future. Apart from the eastern products, such as coal, gypsum, and wood pulp, what are the other prospects, and how will the port be competitive?

**Mr. Gillis:** I dusted off a number of old studies. One study looked at unit trains — trains of a mile or two in length, and filled with one commodity — moving through a major grain trans-shipment terminal in the Strait of Canso. That study also looked at vessels coming from the Great Lakes and moving down to the Strait of Canso.

**Senator Spivak:** Does that connect?

**Mr. Gillis:** Yes. You can come straight through the Gulf of St. Lawrence through the canal at the Strait of Canso. Grain could be placed into a huge grain terminal there and, when sufficient volumes are reached, shipped cost effectively by super-tanker to South America.

**Senator Spivak:** Is that better than the St. Lawrence route?

**Mr. Gillis:** Yes. It is returning to economies of scale. The smaller boats from the St. Lawrence, along with the unit trains, can feed into a massive cargo which will be moved out by very large vessels. These elements can be examined strategically.

Over the last few years, grain has been moved down the Gulf Coast of the U.S. by barge and rail. Even then, it is moving out in smaller vessels.

From continent to continent, the best way is to run as Purolator does. Very big planes go from point "A" to point "B"; then smaller planes go to points "C", "D" and "E." In shipping trends — ship sizes, shipping alliances, and the organization of shipping in the world — it seems more companies are moving to that type of process. Smaller boats feed into the major ports, and the big ships move from port "A" to port "B."

**Senator Spivak:** Is there not a plan to widen access into the St. Lawrence, thus allowing entry to bigger ships?

golfe du Saint-Laurent et le Saint-Laurent en amont, pour le transbordement.

Transportons-nous en l'an 2015: on peut imaginer l'arrivée d'un superconteneur d'environ 9 000 UEC dans le détroit de Canso, approvisionnant deux ou trois navires de 3 000 UEC qui vont remonter le fleuve jusqu'à Montréal. Cela est tout à fait possible.

**Le sénateur Spivak:** Des céréales seront maintenant transportées du nord au sud. Apparemment, les marchés de l'Amérique du Sud sont des marchés en expansion pour les céréales. Le chemin de fer se rend là.

Y a-t-il un lien ferroviaire avec ce port qui pourrait offrir un avantage économique et concurrentiel? Existe-t-il une voie ferrée de l'Ouest qui puisse servir cette expansion, ou est-ce simplement une possibilité à envisager?

Vous parlez d'un port stratégique; vous dites qu'il s'agira d'un port important à l'avenir. Mis à part les produits de l'Est comme le charbon, le gypse et la pâte à papier, quelles sont les autres possibilités et dans quelle mesure le port sera-t-il concurrentiel?

**M. Gillis:** J'ai dépoussiéré quelques vieilles études. L'une d'elles portait sur les trains-blocs, c'est-à-dire des trains d'un ou deux milles de long qui transportent une marchandise, ils approvisionneraient un important terminal de transbordement de céréales dans le détroit de Canso. L'étude portait également sur des navires venant des Grands Lacs et descendant jusqu'au détroit de Canso.

**Le sénateur Spivak:** Et les deux sont reliés?

**M. Gillis:** Oui. On peut passer directement du golfe du Saint-Laurent et par le canal pour rejoindre le détroit de Canso. Le grain pourrait y être entreposé dans un énorme terminal à grain et, une fois un volume suffisant accumulé, on pourrait l'expédier de façon rentable par supercéréalier en Amérique du Sud.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce préférable au tracé du Saint-Laurent?

**M. Gillis:** Oui. On peut réaliser des économies d'échelle. Les bateaux de moindre tonnage venant du Saint-Laurent, ainsi que les trains-blocs, pourraient constituer une énorme cargaison qui serait transportée par de très gros navires céréaliers. Ces composantes peuvent être examinées de façon stratégique.

Depuis ces dernières années, le transport du grain se fait sur la côte américaine du golfe par barge et par chemin de fer. Même là, on l'achemine par navires de moindre tonnage.

D'un continent à l'autre, la meilleure façon est de procéder comme Purolator. De très gros avions vont de A à B, ensuite on recourt à de plus petits avions pour alimenter les points C, D et E. Dans les transports maritimes — taille des navires, alliances d'affréteurs et organisation des transports maritimes dans le monde — il semble que de plus en plus d'entreprises emboîtent le pas à Purolator. De moins grands bateaux viennent dans les principaux ports et les gros navires rallient les ports A et B.

**Le sénateur Spivak:** N'est-il pas prévu d'élargir l'accès au Saint-Laurent pour permettre l'entrée de plus gros navires?



**Mr. Gillis:** That could probably be done. Some dredging could be done, but, with the size of the vessels that we are describing, the movement and logistics would be very difficult.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gillis.

Our next witnesses are ready to proceed.

**Ms Marie Ann Bowden, Associate Dean of Law, University of Saskatchewan:** Thank you for this opportunity. I teach environmental law, and I am on the board of directors of the Saskatchewan Environmental Society. Mr. Gertler and I are members of the Steering Committee of the Environmental Assessment Caucus of the Canadian Environmental Network, which represents approximately 1,300 environmental groups across this country.

As members of the CEN, we enjoy membership on the Regulatory Advisory Committee to the Minister of the Environment, or RAC. We report directly to the Minister of the Environment on matters relating to the Canadian Environmental Assessment Act.

The caucus feeds into RAC because it is concerned by, and has been concerned by, the history of environmental assessment in this country, with the adoption, implementation and application of what is now the Canadian Environmental Assessment Act.

We are committed to this statute, and to its implementation. It is an instrument of public policy, good decision-making, good planning and, ultimately, if you will remember the phrase, sustainable development.

The RAC came into being in 1992 with the passage of the Canadian Environmental Assessment Act. There was a three-year gap between the passage of that legislation and its actual proclamation. The gap was required because the act would not work without four regulations that were required to be put in place in order to proclaim the legislation. What RAC did that was unique was to get together a group of stakeholders, who had an interest in environmental assessment, to try to come to some consensus or agreement on the content of those regulations and the priority in which they would be implemented. What you have then is a meeting, or a large table at which members of industry, such as the Canadian Association of Petroleum Producers, the Canadian Mining Association and the pulp and paper associations, along with environment organizations, non-government organizations, aboriginal groups, provincial governments and federal departments are represented around the table. RAC, indeed, hashes out the content of regulations and sets priorities and policies regarding environmental assessment in this country. It plays an important role.

It was as RAC members that Mr. Gertler and I learned about the changes to the Canada Marine Act which would impact on environmental assessment in this country. Indeed, as we state in our brief, we feel that the amendments within the Canada Marine Act affecting CEAA will seriously affect the credibility and the viability of environmental assessment in this country. What we are

**M. Gillis:** Cela pourrait probablement se faire. Il faudrait draguer le fleuve, mais vu la taille des navires dont nous parlons actuellement, les déplacements et la logistique seraient très difficiles.

**La présidente:** Merci, monsieur Gillis.

Nos témoins suivants sont prêts.

**Mme Marie Ann Bowden, vice-doyenne de la faculté de droit, Université de la Saskatchewan:** Merci de nous donner la possibilité de comparaître. J'enseigne le droit environnemental et je siège au conseil d'administration de la Société environnementale de la Saskatchewan. M. Gertler et moi sommes membres du comité de direction du Caucus de l'évaluation environnementale du Réseau canadien de l'environnement, qui représente environ 1 300 groupes environnementalistes du Canada.

En tant que membres du RCE, nous sommes aussi membres du Comité consultatif de la réglementation du ministre de l'Environnement, soit le CCR. Nous relevons directement du ministre de l'Environnement pour ce qui concerne la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Le caucus fait rapport au RCE parce qu'il est et a toujours été préoccupé par l'historique de l'évaluation environnementale au Canada, l'adoption, la mise en vigueur et l'application de ce que l'on connaît maintenant sous l'appellation de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Nous sommes engagés à respecter et à faire respecter cette loi. Il s'agit d'un outil de politique gouvernementale, un outil qui nous permet de prendre de bonnes décisions, d'effectuer une bonne planification et, en fin de compte, si vous vous souvenez de l'expression, d'assurer le développement durable.

Le RCE a été créé en 1992 par suite de l'adoption de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il y a eu un délai de trois ans entre l'adoption de cette loi et sa promulgation. Ce délai était nécessaire parce que la loi ne pouvait être appliquée sans l'adoption de quatre règlements qui devaient être mis en place afin d'en assurer la promulgation. Le RCE a fait quelque chose d'inédit: il a réuni un groupe d'intervenants intéressés par l'évaluation environnementale pour rechercher un consensus ou une entente sur le contenu de ces règlements et dans quel ordre ils devaient être mis en oeuvre. Était donc réuni un groupe important de membres de l'industrie comme l'Association canadienne des producteurs pétroliers, l'Association minière du Canada et les associations de l'industrie des pâtes et papiers, de même que des organisations environnementales, non gouvernementales, des groupes autochtones, les gouvernements provinciaux et des représentants des ministères fédéraux. En fait, le RCE épluche le contenu des règlements et établit des priorités et des politiques concernant l'évaluation environnementale au Canada. Le RCE joue un rôle important.

C'est à titre de membres du RCE que M. Gertler et moi avons pris connaissance des modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada qui auraient des répercussions sur l'évaluation environnementale dans notre pays. Comme nous le précisons dans notre mémoire, nous estimons que les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du

here to do today is alert you to these amendments within the legislation and to give you some idea of what the impact is. We really believe that these impacts have heretofore been unknown by the members of both the other place and the Senate.

Essentially, Bill C-9 proposes to treat ports in such a manner as to remove the Navigable Waters Protection Act trigger to the Canadian Environmental Assessment Act. In other words, in essence, that will affect negatively the protection of the waters, waterways and shore lines of Canada. The NWP, which is the trigger as we call it, is most likely the most important trigger in environmental assessment vis-à-vis ports. You should only consider its inclusion within the Marine Act after all information has been brought to your attention, and that is what we will try to do.

We recognize that it is very unusual to bring such a request for an amendment to legislation before the Senate. However, it is important that you know the circumstances that surround our request. The Canada Marine Act changes regarding the application of the NWP were included in the earlier bill that was introduced in the other place and received first and second reading. It is our understanding, however, that the implications were not brought to the attention of the Minister of the Environment; nor were the full implications regarding environmental assessment known to the Minister of Transport. It appears that the minister was only apprised of these impacts after the second reading. Perhaps the initiative for these amendments originated with the ports and the harbour commissions themselves. That is the only conclusion we can draw.

I will give you some background. I apologize for slipping into professorial mode, but let me continue. In 1972, a cabinet directive established what was known as EARP, the Environmental Assessment Review Process. It was supported by the Government of Canada and Canadians for its objectives. The notion was that the environmental impacts of a proposal or a project were to be considered early in the planning process. This was a planning tool. The notion was that just as one considers the fiscal implications or the financial viability of a project, so, too, the environmental viability should be looked at prior to irrevocable decision-making.

If a project is found to have environmental impacts that, arguably, should be mitigable, then, if they are mitigable, that should be done early in the planning stage to avoid down-the-road expenses. Indeed, it has been found that environmental assessment is cost-effective for that reason alone.

According to the Canadian Environmental Assessment Act, an environmental assessment is "an effective means of integrating environmental factors into planning and decision-making processes in a manner that promotes sustainable development."

Canada et qui ont un impact sur la LCEE mineront sérieusement la crédibilité et la viabilité de l'évaluation environnementale au Canada. Nous sommes ici aujourd'hui pour vous signaler ces modifications proposées à la loi et pour vous donner une idée de l'impact qu'elles auront. Nous croyons réellement que les membres de l'autre endroit et du Sénat ne sont pas au courant de ces répercussions éventuelles.

Essentiellement, le projet de loi C-9 propose, en ce qui concerne les ports, que l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables ne déclenche plus celle de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. En d'autres termes, essentiellement, cela nuira à la protection des eaux, des cours d'eau et du littoral du Canada. La LPEN est fort probablement le déclencheur le plus important en matière d'évaluation environnementale pour ce qui concerne les ports. Vous ne devriez en envisager l'inclusion dans la Loi sur la marine marchande du Canada qu'une fois que vous aurez reçu toute l'information que nous sommes là pour vous donner.

Nous sommes conscients qu'il est peu courant de demander un tel amendement à un projet de loi dont le Sénat est saisi. Cependant, il est important que vous connaissiez les circonstances qui entourent notre demande. Les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada concernant l'application de la LPEN ont été incluses dans le projet antérieur présenté à l'autre endroit et qui a fait l'objet d'une première et deuxième lectures. Nous croyons savoir cependant que le ministre de l'Environnement n'a pas été informé des répercussions de ces modifications, pas plus que le ministre des Transports de toutes les implications concernant l'évaluation environnementale. Il semble que le ministre n'ait été informé de ces répercussions qu'après la deuxième lecture. Peut-être sont-ce les ports et les commissions portuaires eux-mêmes qui ont demandé ces modifications. C'est la seule conclusion que nous pouvons tirer.

Je vais vous expliquer le contexte. Je m'excuse de jouer ici les professeurs, mais permettez-moi de continuer. En 1972, une directive du Cabinet a institué le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, le PEEE. Le gouvernement du Canada et les Canadiens en appuyaient les objectifs. On voulait que les répercussions environnementales d'une proposition ou d'un projet soient examinées au début du processus de planification. Il s'agissait d'un outil de planification. Tout comme on examine les répercussions fiscales ou la rentabilité d'un projet, on se disait également que la viabilité environnementale devait être examinée avant que des décisions irrévocables soient prises.

Si l'on estime qu'un projet aura des répercussions environnementales qui devraient et pourraient être atténuées, il faut intervenir au début de la planification pour éviter des dépenses ultérieures. En fait, l'évaluation environnementale s'est avérée une bonne idée ne serait-ce que pour cette raison.

Selon la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, on entend par évaluation environnementale un outil efficace pour la prise en compte des facteurs environnementaux dans les processus de planification et de décision, de façon à promouvoir un développement durable.



If the negative impacts cannot be mitigated and are considered to be significant, then the acceptability of the project must be judged on that basis and in full public view. That is fair. Having said that, only certain projects are looked at under this act. Of course, certain individuals will always make the argument that you must assess the painting of a flagpole in front of a Canada post office, for example. Of course you don't do that; that is just one of the great myths fostered by certain anti-environmental-assessment individuals.

Under the legislation a project is defined as either a physical work or a physical undertaking, and, within the materials that we have provided for you, you will see a definition of those. Once we have a physical work or an undertaking, it will only be assessed provided that one of four criteria is met. First, if the proponent is a federal authority, which is usually a federal department or agency — in other words, say Public Works is to build a bridge — then the CEAA kicks in or is triggered. If a federal authority authorizes a payment, a loan guarantee or financial assistance for a project, again, that is self-explanatory, and the CEAA kicks in. If the project is on federal lands that will be disposed of — leased, sold or whatever — in order to pursue the project, then again the CEAA kicks in.

Here is the important one for our purposes: If the federal authority issues a permit, or a license, or an approval that is necessary for the project to proceed, and that permit, license or approval is on what is known as the law list, one of those four regulations initially drafted in 1992, then CEAA is triggered. It is only in those circumstances that environmental assessment is necessary.

Once there is a trigger, what is known as a “screening” takes place. The proponent of the project, through a federal department or other federal authority, whoever it may be, looks at the project to determine what the environmental impacts are. Again, they may propose a mitigation plan. In so doing, if, in the planning stages, negative environmental impacts can be eliminated, that is done and the project then proceeds to get the approval and then proceeds to seek other approvals necessary under other legislation.

There are other projects which by their very nature are likely to cause significant impacts. Nuclear power plants leap to mind. Those are on what is called a comprehensive study list and, as the term implies, a more comprehensive review of those is necessary initially.

After screening, if it is found that this project is still likely to have significant impacts, it is possible that a panel or a mediation will be called for. The vast majority of projects simply are screened and mitigation measures are employed to take care of the negative environmental impacts.

In order to give you an example relating to the marine world, there has been a recent screening triggered by the Navigable Waters Protection Act through the Coast Guard, and ultimately

Si l'on ne peut atténuer les conséquences sur l'environnement et qu'elles sont considérables, alors, l'acceptabilité du projet doit être jugée sous cet angle et au vu et au su du public. C'est équitable. Cela étant dit, seuls certains projets tombent sous le coup de cette loi. Bien sûr, certains diront même qu'il faut évaluer jusqu'à la peinture du mât du drapeau qui flotte devant les bureaux de poste du Canada, par exemple. Naturellement, on ne le fait pas; ce n'est qu'un des grands mythes propagés par certains des détracteurs de l'évaluation environnementale.

D'après la loi, un projet est défini comme un ouvrage ou une entreprise physique et, dans les documents que nous vous avons fournis, vous verrez ce que l'on entend par entreprise physique. Si entreprise physique il y a, elle fera l'objet d'une évaluation seulement si l'un de quatre critères est en cause. Premièrement, si l'auteur du projet est un organisme fédéral, habituellement un ministère ou une agence du gouvernement fédéral — autrement dit, disons que Travaux publics veut construire un pont — alors la LCEE entre en jeu. Si un organisme fédéral autorise un versement, une garantie de prêt ou une subvention pour la réalisation d'un projet, là encore, ça va de soi, la LCEE s'applique. Si le projet doit être réalisé sur des terres du gouvernement fédéral qui seront aliénées — louées, vendues ou autre — dans le cadre du projet, là encore la LCEE entre en jeu.

Voici le critère important en ce qui nous concerne: si l'organisme fédéral délivre un permis ou une licence, ou accorde une approbation nécessaire à la réalisation du projet, et que cette autorisation figure dans ce qu'on appelle le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées, l'un des quatre règlements rédigés en 1992, la LCEE s'applique. Et ce n'est que dans de telles circonstances qu'il faut procéder à l'évaluation environnementale.

Une fois que la loi s'applique, on procède alors à ce qu'on appelle un «examen environnemental préalable». L'auteur du projet, par le biais d'un ministère fédéral ou d'un autre organisme fédéral, quel qu'il soit, examine le projet pour en connaître l'impact sur l'environnement. Là encore, on peut proposer un plan de réduction de ces conséquences. Alors, si à la planification, on peut éviter de nuire à l'environnement, on le fait, on donne le feu vert au projet et on peut ensuite demander les autres approbations exigées par d'autres lois.

Il y a d'autres projets qui, de par leur nature même, sont susceptibles de causer des répercussions importantes. On pense tout de suite aux usines nucléaires. Ces projets figurent sur ce que l'on appelle une liste d'étude exhaustive et, comme le terme l'implique, il faut immédiatement effectuer un examen plus détaillé de ces projets.

Après l'examen environnemental préalable, si l'on constate que ce projet est toujours susceptible d'avoir des répercussions importantes, on peut demander la création d'un groupe d'étude ou de médiation. La grande majorité des projets sont simplement évalués et des mesures de réduction servent à parer aux dommages à l'environnement.

Pour vous donner un exemple concernant le monde maritime, on a procédé récemment à un examen environnemental préalable en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables en faisant

through the Department of Fisheries, to deal with the movement or relocation of a float plane operation in Burrard Inlet. The screening was done and the resultant mitigation conditions were very simple. Kelp beds in the cove area where the float plane relocation was to occur were to be buoyed out so that during construction and relocation process these beds would not be interfered with. There was also a requirement that any waste be put in the holding tanks and be properly disposed of, rather than deposited in the water. Three or four other conditions of that magnitude were attached to the approval, but the screening went through in a very short period of time and the project continued.

We have some statistics for you on page 6. Since the coming into force of the act in January 1995, there have been 13,500-plus, almost 13,600, triggers and screenings. Of those, there have been only 24 comprehensive studies and, of all of those, there have only been seven full panel reviews, including public hearings. The concern that everything will require panel hearings, that this will take years to complete, that it will slow down a project, is in fact a myth.

Both government and private proponents who receive moneys, receive the lands, or themselves trigger by seeking a permit, have found that environmental assessment is cost-efficient.

Negative impacts have been eliminated right up front. We have abatement before the fact, rather than after-the-fact strategies which attempt to clean up what is sometimes an irreversible environmental mess.

I would like to finish by reminding you that environmental assessment is not anti-development. I am from Summerside, P.E.I., and I would like to go home this summer. I could not do so if I were indeed against development.

An attempt has been made, it would seem, to create an unjustified special status for a particular sector of the economy. This status is not enjoyed by either the public or private proponents, and we would like to bring that to your attention before it goes too much further.

**Mr. Franklin Gertler, Centre Québécois du droit de l'environnement (CQDE):** I realize that a tag-team effort is unusual and, although the subject matter is highly technical, I will try to be as brief as possible. Our proposal to you will be that clauses 47, 73, and 101 of Bill C-9 be dropped or withdrawn.

We have provided you with an excerpt from Chapter 37 of the Statutes of Canada from 1992, which is the Canadian Environmental Assessment Act. I should note that there have been some small amendments since that time, but I do not think that they touch these provisions. We have also given you the full text of the Law List Regulations, which are the regulations made in late 1994 which were among those that made it possible for the legislation to come into effect. We have given you the pertinent provisions of the Navigable Waters Protection Act. We have also provided you with statistics which are up to date to the end of

intervenir la Garde côtière, et en bout de ligne le ministère des Pêches, pour étudier le déplacement d'une société d'hydravions à Burrard Inlet. On a procédé à l'examen environnemental préalable et les mesures de réduction des répercussions environnementales étaient très simples. Le varech qui poussait dans la petite baie où l'on voulait relocaliser les hydravions a dû être balisé pour le protéger durant la construction et la réinstallation. Il fallait aussi que tous les déchets soient remisés dans des cuves de rétention et éliminés de façon appropriée plutôt que déversés dans l'eau. Trois ou quatre conditions de ce genre ont été imposées pour l'approbation du projet, mais l'examen préalable s'est effectué dans un très court laps de temps et le projet s'est poursuivi.

Nous avons des statistiques pour vous à la page 6. Depuis l'entrée en vigueur de la loi en janvier 1995, il y a eu 13 500, presque 13 600 «déclenchements» et examens préalables. De ce nombre, seuls 24 ont nécessité une étude exhaustive et de ces 24, sept seulement ont nécessité un examen complet y compris des audiences publiques par une commission d'étude. L'objection que tout projet nécessitera des audiences publiques, que cela prendra des années, et que cela ralentira le projet n'est en fait qu'un mythe.

Les auteurs de projets tant du secteur public que du secteur privé, qui reçoivent des subventions, des terrains ou qui eux-mêmes font intervenir la loi en demandant un permis, ont constaté que l'évaluation environnementale est rentable.

Les répercussions négatives ont été éliminées dès le départ. On réduit les conséquences environnementales avant de commencer un projet plutôt que d'adopter des stratégies après coup pour réparer parfois des dégâts environnementaux irréversibles.

Enfin, j'aimerais vous rappeler que l'évaluation environnementale ne va pas à l'encontre du développement. Je suis originaire de Summerside, dans l'Île-du-Prince-Édouard, et j'aimerais rentrer chez moi cet été. Je ne pourrais pas le faire si j'étais contre le développement.

On a tenté, me semble-t-il, de créer un statut spécial injustifié pour ce secteur particulier de l'économie. Les auteurs de projets tant du secteur privé que public n'apprécient pas ce statut, et nous tenons à vous le signaler avant qu'il soit trop tard pour le faire.

**M. Franklin Gertler, Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE):** Je sais bien que les efforts d'équipe de relais sont inhabituels et même si la question est très technique, j'essaierai d'être le plus bref possible. Nous demandons que les articles 47, 73 et 101 du projet de loi C-9 soient abandonnés ou retirés.

Nous vous avons remis un extrait du chapitre 37 des Lois du Canada de 1992, qui est la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Je dois préciser que quelques petites modifications ont été apportées depuis, mais je ne crois pas qu'elles concernent ces articles. Nous vous avons également donné le texte complet du Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées, qui sont les règlements adoptés à la fin de 1994 et qui ont permis l'entrée en vigueur de la loi. Nous vous avons remis les dispositions pertinentes de la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous vous avons également



February, and reflect which departments have been involved in environmental assessment since 1995, and what level or degree of environmental assessment they have had to perform.

We hope those will be helpful.

We urge the removal of these clauses because, as they stand, they would allow the Navigable Waters Protection Act to be non-applicable to the ports and other entities created under this legislation. This would cripple the application of the Environmental Assessment Act in the very sensitive environments in which these entities operate.

We are not talking about the small areas. The Port of Vancouver, for example, is not just what you see downtown or in English Bay. It stretches tens or even hundreds of kilometres up and down the coast. This is a large area containing the sensitive environments of the Fraser delta and so forth.

I should like to say a word about CEAA and the ports, about the history of the CEAA, and about the social contract which underlay the legislation. Under CEAA, Crown corporations and harbour commissions are excluded from the definition of "federal authority," and pursuant to clause 164 of the bill, the definition of "federal authority" would not include port authorities and certain other entities contemplated there.

In addition, although public assets support the ports — that is they use public resources and their capital originally comes from the public purse or public property — they do not receive appropriations from Parliament for the carrying out of their projects on a yearly basis. Although they are situated on public lands, in the carrying out of their projects, generally speaking, those lands are not transferred to any other party. In any case, under clause 164 of this bill, their lands are to be excluded from the definition of federal lands within CEAA.

In those circumstances, and because of sections 8 and 9 of CEAA, as amended by this legislation, the projects of the ports will escape three of the four triggers from environmental assessment. That leaves only the regulatory approval triggers under subsection 5(1)(d) of CEAA and the Law List Regulations. When we do the detail work, we find that the ports in most cases really only go after two kinds of authorizations. One is under the Fisheries Act, section 35, for the alteration of fish habitat, and that need not concern us further because that is not an issue under this legislation. The other is approval under the Navigable Waters Protection Act for works in, across, or through navigable waters.

Under CEAA, there have been 371 screenings for Navigable Waters Protection Act approvals. Of course, all of those do not involve ports, but it provides some idea of the magnitude of the number of screenings. In only three cases have comprehensive studies involving more in depth initial assessments been required, but even then hearings have not been required. There have been

fourni des statistiques à jour à la fin de février qui indiquent quels ministères ont participé à une évaluation environnementale depuis 1995 ainsi que l'ampleur de l'évaluation qu'ils ont dû effectuer.

Nous espérons que tout cela sera utile.

Nous demandons instamment la suppression de ces articles parce que, dans leur forme actuelle, ils soustrairaient à l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables les ports et autres entités créées en vertu de la présente loi. Cela empêcherait le recours à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale dans les milieux très sensibles où ces entités sont exploitées.

Il ne s'agit pas de petits secteurs. Par exemple, le port de Vancouver ne se limite pas aux installations au centre-ville ou à la baie English. Le port s'étend sur des dizaines, voire des centaines de kilomètres en amont et en aval de la côte. Il s'agit d'un vaste secteur englobant des milieux fragiles du delta du Fraser et ainsi de suite.

J'aimerais dire quelques mots sur la LCEE et les ports, sur son historique et le contrat social qui ont inspiré cette loi. En vertu de la LCEE, les sociétés d'État et les commissions portuaires sont exclues de la définition de l'expression «pouvoir fédéral» et en vertu de l'article 164 du projet de loi, la définition de «pouvoir fédéral» n'inclurait pas les autorités portuaires et certaines autres entités visées ici.

En outre, bien que les ports fonctionnent grâce à certaines installations publiques — c'est-à-dire qu'ils utilisent du trésor public et que leur capital initial provient du gouvernement ou est exploité sur des terrains publics — les ports ne reçoivent pas de crédits annuels du Parlement pour la réalisation de leurs projets. Bien qu'ils soient situés sur des terrains publics, pour réaliser leurs projets, dans l'ensemble, ces terres ne sont pas transférées à une tierce partie. De toute façon, en vertu de l'article 164 du projet de loi, leurs terres doivent être exclues de la définition de terres fédérales donnée dans la LCEE.

Dans ces circonstances, et en raison des articles 8 et 9 de cette loi, telle que modifiée par le projet de loi que vous étudiez, les projets des ports échapperont à l'application de trois des quatre critères portant sur l'évaluation environnementale. Il ne reste que le déclencheur de l'approbation des règlements en vertu de l'alinéa 5(1)d) de la LCEE et du Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées. Si on examine la question en détail, on constate que les ports, dans la plupart des cas, ne demandent que deux types d'autorisations. L'une relève de l'article 35 de la Loi sur les pêches et porte sur la modification de l'habitat du poisson, ce qui ne devrait pas nous préoccuper outre mesure parce que ce n'est pas une question visée par le projet de loi. L'autre est l'approbation en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables et porte sur des travaux dans les eaux navigables, au-dessus des eaux navigables et passant par celles-ci.

En vertu de la LCEE, on a procédé à 371 examens environnementaux préalables à l'octroi d'approbations en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. Bien sûr, tous ne concernent pas les ports, mais cela donne une idée du nombre total d'examen environnementaux préalables. Dans trois cas seulement, on a exigé des études exhaustives nécessitant une

no panels with public hearings for those projects. That gives you an idea of what is or is not the impact of the obligation to carry out environmental assessment in the ports context.

In most cases, what would be required is a paper exercise of reviewing existing information to try to minimize the environmental effects of a project which, in almost all cases, will go ahead.

I would like to turn to the adoption and coming into force of CEAA. We know that CEAA was born out of political compromise. It came out of the controversy surrounding the Rafferty-Alameda and Oldman River dam projects. In the end, environmentalists supported the passage of the new legislation and its proclamation only on the understanding that the new legislation would be broadly applicable to ensure continued federal role in the protection of the environment.

In 1992, I came before a committee of the Senate at the express request of the government of the day. There was a last-minute push on by provincial and industrial interests to have that legislation amended or stopped here in the Senate. The understanding was that this would be good, strong legislation, part of that understanding being that the Navigable Waters Protection Act and Fisheries Act triggers in the legislation and in the regulations would be there to ensure broad application. Environmentalists came before a committee of the Senate and urged the Senate not to accede to the request to put a stop to the legislation.

That was the compromise; that was the political deal, if you like.

The triggers under the two acts I have just mentioned, the Fisheries Act and the Navigable Waters Protection Act, are essential because they apply to projects throughout Canada which impact sensitive and important marine and fresh water environments. Furthermore, they apply equally and fairly to all public and private sector actors, and bind the federal and provincial Crown and Crown entities. In short, they apply to all kinds of projects in Canada.

That brings me to the proposed Canada Marine Act and its effect on CEAA specifically.

Despite the declared objective in clause 4(d) of the bill, it is our opinion that, without the small but important amendments we propose, this legislation will constitute an unfortunate and unacceptable step backward. We know that the provincial environmental assessment planning and zoning legislation does not apply to the ports. In this regard, that is the clear understanding of the legislator, and the implication of clause 48 of the bill before you.

évaluation initiale plus détaillée, mais même dans ces cas, on n'a pas demandé la tenue d'audiences. On n'a pas créé de commission pour présider à des audiences publiques pour ces projets. Cela vous donne une idée de l'ampleur toute relative des mesures nécessaires pour effectuer une évaluation environnementale quand il s'agit d'un port.

Dans la plupart des cas, on n'exigerait qu'un examen de documents sur le projet pour tenter d'en minimiser les répercussions environnementales et, dans presque tous les cas, il sera approuvé.

Je passe maintenant à l'adoption et à l'entrée en vigueur de la LCEE. Nous savons que cette loi est le fruit d'un compromis politique. Elle a été adoptée à la suite de la controverse entourant les projets de barrage sur les rivières Rafferty-Alameda et Oldman. En fin de compte, les environnementalistes ont accepté l'adoption de la nouvelle loi et sa mise en vigueur à la seule condition qu'elle s'applique de façon générale pour maintenir certaines responsabilités fédérales en matière de protection de l'environnement.

En 1992, j'ai comparu devant un comité du Sénat à la demande expresse du gouvernement de l'heure. Des intérêts provinciaux et industriels ont cherché à la dernière minute à faire modifier ou à bloquer le projet de loi au Sénat. On était convaincu qu'il s'agirait alors d'une bonne mesure législative solide, du fait que la loi et les règlements comporteraient les éléments déclencheurs de la Loi sur la protection des eaux navigables et de celle sur les pêches qui en assureraient une application générale. Les environnementalistes se sont présentés devant un comité du Sénat et l'ont exhorté à ne pas accepter de bloquer le projet de loi, comme il lui était demandé.

Voilà le compromis, l'arrangement politique de l'époque, en quelque sorte.

Les éléments déclencheurs en vertu des deux lois que je viens de citer, celle sur les pêches et celle sur la protection des eaux navigables, sont essentiels parce qu'ils s'appliquent à des projets dans tout le Canada qui ont un impact sur de fragiles milieux marins et d'eau douce. En outre, les lois s'appliquent également et équitablement à tous les intervenants du secteur public et du secteur privé, et sont exécutoires pour les sociétés d'État fédérales et provinciales. Bref, les lois s'appliquent à des projets de tout genre au Canada.

Cela m'amène à vous parler du projet de loi sur la marine marchande du Canada et de ses incidences en particulier sur la LCEE.

En dépit de l'objectif énoncé à l'alinéa 4d) du projet de loi, nous estimons que, sans les amendements mineurs mais importants que nous proposons, cette mesure législative équivaldra à un pas en arrière, ce qui est malheureux et inacceptable. Nous savons que les lois provinciales sur l'évaluation environnementale en matière de planification et de zonage ne s'appliquent pas aux ports. À cet égard, c'est ce que comprend le législateur et ce qui explique l'article 48 du projet de loi dont vous êtes saisis.



Furthermore, the environmental measures promised through volunteerism and eventual regulations under the Canada Marine Act will not and cannot afford the public protections offered by the CEAA. Environmental assessment requires broad consideration of all of the environmental implications of the project, including the cumulative effects and effect on species and ecosystems beyond the immediate site of the project.

Even if promised new regulations are passed that are functionally equivalent to the NWPA, which is not assured, they will be self-applied by the entities in question. No approval from any federal authority will be required, and there will be no new Law List trigger to replace section 5 of the NWPA. This will produce a startling result — that is, all federal, provincial, municipal and private sector project proponents in Canada, except Canada port authorities, public ports and the seaway, and any third parties undertaking projects on the federal property that those entities control, will be required to obtain NWPA approvals, and may thereby be subject to federal environmental assessment under the CEAA. This is an aspect you should not ignore, because I think that is a direction the ports are moving in — free trade zones and having multifaceted industrial and commercial trading operations on their port lands. With the exception of those entities, everyone will be required to obtain NWPA approvals, and will thereby be subject to assessment under the CEAA.

I will put a provocative example to you. Hydro-Québec must obtain approval for its works under the NWPA and trigger the CEAA, but that would not be the case for the Port of Vancouver. The Port of Vancouver would become a self-regulating enclave, immune from important federal regulation and not subject to any legally enforceable public process or environmental assessment.

In this context, I have taken note of the assurances given to this committee by Mr. Bowie on April 2. I am afraid that the witness, although trying to be helpful, missed the point. The regulations contemplated under the bill will not be a substitute for the application of the CEAA through the NWPA. Furthermore, any eventual new regulations under the CEAA dealing with Marine Act entities, which are far from certain, would not ensure the same broad coverage as the NWPA triggered for the CEAA.

We ask that clauses 47, 73 and 101 be withdrawn. This is a public act of general and national application. No amount of appeal to words like “competition” and “commercialization” and claims of good corporate citizenship can hide the reality of what is proposed.

In our understanding, it is the wish of the Canadian people that the environment be protected for the long-term, and that only environmentally sustainable and defensible proposals and projects proceed. We certainly hope that the Government of Canada shares this concern. To make the fundamental change that would be brought about by these seemingly innocent provisions in Bill C-9 is, in our view, unconscionable. If this kind of change is proposed, it should be done in a straightforward manner by addressing the

En outre, les mesures environnementales qu'on s'engage à respecter de façon volontaire et conformément à des règlements à venir en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada n'assureront pas et ne pourront pas assurer les protections prévues par la LCEE. L'évaluation environnementale exige un examen général de toutes les répercussions environnementales du projet, y compris les effets cumulatifs, et l'impact sur les espèces et les écosystèmes au-delà de la zone immédiate du projet.

Même si les nouveaux règlements promis sont adoptés et qu'ils sont essentiellement équivalents à la LPEN, ce qui n'est pas garanti, ce sont les entités en question qui les appliqueront. Aucune autorité fédérale ne sera tenue d'approuver le projet, et aucun nouveau règlement ne devra être adopté pour remplacer l'article 5 de la LPEN. Le résultat sera étonnant: tous les auteurs de projets, qu'ils soient du gouvernement fédéral, provincial, municipal ou du secteur privé au Canada, sauf les autorités portuaires canadiennes, les ports publics et la voie maritime, et toutes les tierces parties entreprenant des projets sur un terrain fédéral ou ces entités de contrôle, seront tenus d'obtenir les approbations en vertu de la LPEN et pourraient être assujettis à une évaluation environnementale fédérale en application de la LCEE. C'est là une question dont vous devriez tenir compte parce qu'à mon avis, c'est ce que recherchent les ports des zones de libre-échange et des activités commerciales et industrielles diverses sur leurs terrains. À l'exception de ces entités, tout le monde sera tenu d'obtenir les approbations en vertu de la LPEN, et sera donc assujetti à l'évaluation en vertu de la LCEE.

Je vais vous donner un exemple frappant. Hydro-Québec doit obtenir une approbation pour ses travaux en vertu de la LPEN et déclencher l'application de la LCEE, mais il n'en irait pas de même pour le port de Vancouver. Le port de Vancouver deviendrait une enclave autoréglementée, à l'abri d'importants règlements fédéraux et de tout processus public ou évaluation environnementale prévue par la loi.

À ce sujet, j'ai pris note des assurances données à votre comité par M. Bowie le 2 avril. Je crains que le témoin, bien qu'il ait cherché à aider, ait raté le coche. Les règlements prévus en vertu du projet de loi ne remplaceront pas l'application de la LCEE déclenchée par celle de la LPEN. En outre, tout règlement éventuel (et rien n'assure qu'il y en aura) adopté en vertu de la LCEE concernant les entités relevant de la Loi sur la marine marchande du Canada n'aura pas une application aussi générale que les éléments déclencheurs de la LPEN sur la LCEE.

Nous demandons que les articles 47, 73 et 101 soient retirés. Il s'agit d'une loi publique d'application générale et nationale. Aucun recours à des termes comme «concurrence» et «commercialisation», aucune assurance de sens civique de la part des entités ne peut camoufler ce que comporte le projet de loi.

À notre avis, les Canadiens souhaitent que l'environnement soit protégé à long terme et que seuls les propositions et les projets écologiquement durables et justifiables soient adoptés. Nous espérons assurément que le gouvernement du Canada est d'accord avec nous. Réaliser le changement fondamental qui découlerait de ces dispositions en apparence innocentes du projet de loi C-9, est à notre avis insensé. Si ce genre de changement est proposé, il doit l'être de façon directe en abordant le problème sous l'angle de la

matter in the context of the Canadian Environmental Assessment Act. We propose the simple and effective solution of removing clauses 47, 73 and 101 from the bill.

**Senator Rompkey:** I am surprised that this bill got through without any reference to the environment. I thought there was a litmus test that all legislation and government policy had to pass. I thought some process had been in place for a number of years, whereby you could not do anything until it was cleared. It is like Mackenzie King saying, "Clear it with Jack." You had to check with Jack Pickersgill before anything happened. I thought the same thing applied with respect to policy as well. My first comment is one of surprise that a piece of legislation is before us without having gone through some sort of litmus test within the government process.

Are you telling us that the Port of Vancouver, if it has projects, will not be subject to environmental assessment, but the Port of Sept-Îles, if it has projects, will be?

**Ms Bowden:** Let me make two points. At an RAC subcommittee meeting regarding Crown corporations, we mentioned the NWPA trigger and asked if it applied, and the answer was, "So far." We asked what that meant, and the reply was, "The Marine Act." Nothing more was said.

We contacted the Canadian Environmental Assessment Agency the next day after looking up the Marine Act on the web, and the CEAA was unaware of these provisions. We brought it to their attention. It is a little confusing to me as to how exactly this happened. It will not apply to any port, be it the larger ports like Vancouver, the Canadian port authorities, or the seaway.

What you might hear is ports such as Vancouver trotting forward and saying, "But we have our own environmental assessment process, and it is a fine one. In fact, it is better than what you have at the federal level." Frankly, that is not the case. Some are and some are not. The process is very radical in terms of its rigour.

To give you an example of the general efficacy of these processes, when this came up at the RAC meeting, a representative from Transport Canada said that, while processes might be in place, their nature had not been disclosed to Transport Canada. When it comes to environmental assessment, public participation is a fundamental proposition, and we wondered how public participation could be possible when the process was not even shared with Transport Canada. The individual from Transport reiterated that his department did not know what the ports were doing in terms of environmental assessment.

This notion of a level playing field, or a better than level one, that you might hear from some of the larger ports, is patently untrue. It is not the case.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Nous proposons la solution simple et efficace qui consiste à retirer les articles 47, 73 et 101 du projet de loi.

**Le sénateur Rompkey:** Je suis surpris que ce projet de loi soit arrivé jusqu'à nous sans qu'il soit question de l'environnement. Je croyais que toutes les lois et politiques gouvernementales étaient soumises à un test décisif, qu'il existait depuis de nombreuses années un processus empêchant toute réalisation de projet avant qu'il ait été approuvé. Cela rappelle Mackenzie King qui disait: «Parlez-en avec Jack». Il fallait obtenir l'autorisation de Jack Pickersgill avant de faire quoi que ce soit. Je croyais que le même principe s'appliquait en ce qui concerne cette question. Avant toute chose, je dois dire que je suis surpris qu'une mesure législative nous ait été renvoyée sans qu'elle ait satisfait à une sorte de test décisif dans son cheminement jusqu'à nous.

Est-ce que vous voulez dire que le port de Vancouver, s'il veut réaliser des projets, ne sera pas assujéti à l'évaluation environnementale, mais que le port de Sept-Îles, s'il en a, le sera lui?

**Mme Bowden:** Permettez-moi d'apporter deux précisions. Lors d'une réunion d'un sous comité du RCE sur les sociétés d'État, nous avons parlé de l'élément déclencheur qu'est la LPEN et nous avons demandé s'il s'appliquait. On nous a dit: «Jusqu'à maintenant.» Nous avons demandé ce que cela voulait dire, et on nous a parlé de «la Loi sur la marine marchande du Canada». Rien de plus.

Nous avons communiqué avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale le lendemain après avoir examiné la Loi sur la marine marchande du Canada sur l'Internet, et l'Agence n'était pas au courant de ces dispositions. Nous les lui avons signalées. Je ne me souviens plus exactement comment ça s'est passé. La loi ne s'appliquera à aucun port, que ce soit des grands ports comme Vancouver, ni aux autorités portuaires canadiennes, ni à la voie maritime.

Il se pourrait que des ports comme Vancouver disent: «Mais nous avons notre propre processus d'évaluation environnementale qui est très bien. En fait, il est meilleur que ce que vous avez au niveau fédéral.» En toute honnêteté, ce n'est pas le cas. Certains le sont, d'autres pas. Le processus du gouvernement est très net quant à la rigueur à appliquer.

Pour vous donner un exemple de l'efficacité générale de ces processus, lorsque la question a été soulevée à la réunion du RCE, un représentant de Transports Canada a dit que même si des dispositions existaient, on n'avait pas informé le ministère de leur nature. S'agissant d'évaluation environnementale, la participation du public est une proposition fondamentale et nous nous sommes demandé comment la participation du public pouvait être possible quand Transports Canada n'est même pas au courant du processus. Le représentant de Transports Canada a répété que son ministère ne savait pas ce que faisaient les ports en matière d'évaluation environnementale.

Ce principe d'assujettissement aux mêmes règles, ou même de l'application de meilleures règles, que prônent certains des grands ports, est carrément erroné. Il n'en est rien.



**Senator Rompkey:** There is a level playing field in the sense that everyone is treated equally under the law. No port in Canada is required by law to submit itself to an environmental review. They may have some of their own, but they are not required to submit themselves to a federal review. Is that what you are saying?

**Ms Bowden:** Right now they are because of the NWPA. If this goes through, the NWPA trigger is there.

**Senator Rompkey:** No port in Canada.

**Ms Bowden:** No, sir.

**Senator Rompkey:** But other projects will be required to submit to environmental review, and many of them involve ports.

**Mr. Gertler:** That is right.

To be fair, it is possible for the ports, even after this legislation passes, to trigger, by happenstance in some cases, a federal environmental assessment. Let us take the example of a port which, in the process of its operations, wants to engage in dumping toxic material into the ocean, such as in the case of Baie-Comeau or the Port of Halifax. There are a number of examples.

There was a wish to dredge and then dump out to sea that would require a permit under the Canadian Environmental Protection Act, what we used to call an ocean dumping permit. In that case, that would be a trigger for environmental assessment. That is perhaps not the most common case. The single most important trigger for the application of the Environmental Assessment Act to the operations and projects of or within the territory under the control of the ports would be gone. I do not wish to be unfair and say that it would never apply. It could apply, but it would be much less extensive in its application.

**Ms Bowden:** What you are doing is taking a discrete sector, the ports, and saying here is this law of general application across the country. For anyone who requires a permit, NWPA must at least look at the environmental implications in a public process.

If I want to build a resort as a private proponent, and, in order to do that, I want to construct something in a lake which will interfere with navigable waters, I must look at the environmental applications. Through the Canadian Environmental Assessment Act, we are saying that we will create a special case, and ports will no longer need to do this.

**Senator Rompkey:** Do you have two departments in conflict with each other? Do you have conflicting pieces of legislation?

**Ms Bowden:** We do not have departments in conflict with each other. My understanding of this is that Environment Canada knew nothing about it. While Transport Canada knew of the sections, it was not aware of the implications.

**Senator Rompkey:** Are there federal laws which are in conflict with what will happen here? Is there legislation relating to environmental protection and assessment?

**Le sénateur Rompkey:** Il n'y a équité que si tout le monde est traité sur le même pied en vertu de la loi. Aucun port au Canada n'est obligé, d'après la loi, de se soumettre à un examen environnemental. Les ports peuvent avoir leur propre processus, mais ils ne sont pas tenus de se soumettre à un examen fédéral. Est-ce bien ce que vous dites?

**Mme Bowden:** Actuellement, ils le sont à cause de la LPEN. Si le projet de loi est adopté, le déclencheur de cette loi existe.

**Le sénateur Rompkey:** Aucun port au Canada.

**Mme Bowden:** Non, sénateur.

**Le sénateur Rompkey:** Mais d'autres projets devront être assujettis à l'examen environnemental et beaucoup d'entre eux impliquent les ports.

**M. Gertler:** C'est exact.

À vrai dire, il est possible que les ports, même après l'adoption de ce projet de loi, provoquent par hasard dans certains cas une évaluation environnementale fédérale. Prenons l'exemple d'un port qui, dans le cadre de ses activités, veut déverser des matières toxiques dans l'océan comme à Baie-Comeau ou au port de Halifax. Il y a bien des exemples.

Si on veut faire du dragage et déverser ensuite les déchets dans l'océan, il faudra obtenir un permis en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, permis que l'on appelait autrefois permis d'immersion en mer. Dans ce cas, cela déclenchera une évaluation environnementale. Ce n'est peut-être pas le cas le plus fréquent. Le déclencheur le plus important de l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale aux activités et projets d'un port ou de la zone sous son contrôle n'existerait plus. Je ne veux pas être injuste et dire que cela ne s'appliquerait jamais. La loi pourrait s'appliquer, mais de façon beaucoup plus restreinte.

**Mme Bowden:** Ce que vous faites, c'est que vous prenez un secteur libre d'agir, les ports, et vous dites: voici la loi d'application générale dans tout le pays. Lorsque quelqu'un demande un permis, la LPEN prévoit qu'il faut au moins un examen des répercussions environnementales dans le cadre d'un processus public.

Si en tant que promoteur privé je veux créer une station balnéaire et, pour ce faire, ériger une construction dans un lac navigable, je dois tenir compte des répercussions environnementales de mon projet. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale va, selon nous, créer un cas spécial, et les ports n'auront plus à s'y soumettre.

**Le sénateur Rompkey:** Est-ce qu'il y a deux ministères qui sont en conflit l'un avec l'autre? Est-ce que les deux mesures législatives sont contradictoires?

**Mme Bowden:** Il n'y a pas de ministères qui sont en conflit l'un avec l'autre. Ce que je comprends, c'est qu'Environnement Canada n'en savait rien. Même si Transports Canada connaissait les dispositions, il n'en connaissait pas la portée.

**Le sénateur Rompkey:** Y a-t-il des lois fédérales qui contredisent ce qui se produira ici? Est-ce qu'il y a une loi sur la protection et l'évaluation environnementales?

**Ms Bowden:** Yes.

**Mr. Gertler:** Due to these small changes to the application of the Navigable Waters Protection Act, the Canadian Environmental Assessment Act will be crippled in its application to the ports.

**Senator Rompkey:** If this legislation is enacted, you will have two acts in conflict with each other, will you not?

**Mr. Gertler:** Perhaps the intention of Parliament will seem confused. In 1992, legislation is enacted, and in late 1994 the regulations are brought in to make it applicable. With the new millennium, environmental considerations will be at the centre of decision making. Within three or four years, a major chunk of the environment, one for which the federal government has special responsibility, will no longer be subject to the act. It creates an ironic situation.

Environmentalists have been accused of inciting the federal government to act as a policeman; to tell provinces and private sector people what and what not to do with their lands. That unfair characterization is not going to be changed. Certainly, the Canadian Environmental Assessment Act has not brought the economy to a grinding halt, the way that some people said it would. It is passing ironic that, without changing the general application of legislation, and with no environmental justification, we will take an important sector of federal responsibility and place it under a new regime. This occurs as a result of someone offshore trying to compete with us.

A study was done for the RAC by outside counsel, comparing the environmental regimes applicable to the ports of the Pacific Northwest with the regime that would be applicable to the Port of Vancouver. It was demonstrated that the U.S. ports in the Pacific Northwest, which presumably are some of the main competitors for Vancouver, were indeed obliged to subject themselves to both federal and state environmental assessments.

**Senator Roberge:** You mention new regulations; have you seen these regulations?

**Mr. Gertler:** No.

**Senator Roberge:** If your organization could sit with the federal transport department and go through those regulations, making those regulation conform to reality, would that be a solution?

**Mr. Gertler:** Let us take the case of the Canada port authorities, because it is really a parallel regime for the three parts of the legislation. Clause 47 reads:

The Navigable Waters Protection Act does not apply to a work, within the meaning of that Act, to which regulations made under section 62 of this Act apply.

The first thing I notice is that it can be any regulation. It does not say regulations which effectively protect the environment and are equivalent to environmental assessment under the Canadian Environmental Assessment Act. Any regulation under clause 62 will do the trick.

**Mme Bowden:** Oui.

**M. Gertler:** Par suite des petites modifications à l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'appliquera plus aux ports.

**Le sénateur Rompkey:** Si le projet de loi que nous étudions est adopté, vous aurez deux lois contradictoires, n'est-ce pas?

**M. Gertler:** L'intention du Parlement semblera peut-être confuse. En 1992, la loi est adoptée, et à la fin de 1994 les règlements sont pris pour en permettre l'application. Avec l'arrivée du nouveau millénaire, les considérations environnementales seront au coeur des processus décisionnels. Dans trois ou quatre ans, une bonne partie de l'environnement, celle pour laquelle le gouvernement fédéral assume une responsabilité spéciale, ne sera plus assujettie à la loi. Quelle ironie!

Les environnementalistes ont été accusés d'inciter le gouvernement fédéral à jouer les policiers, à dire aux provinces et au secteur privé ce qu'il fallait faire et ne pas faire avec leurs terres. Cette représentation injuste ne va pas changer. Une chose est sûre, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale n'a pas bloqué l'économie, comme certains l'avaient prédit. Il est extrêmement ironique de voir que sans modifier l'application générale de la loi, et sans justification environnementale, nous allons assujettir un important secteur de responsabilité fédérale à un nouveau régime. Et cela, parce que quelqu'un à l'étranger essaie de nous faire concurrence.

Un conseiller extérieur a effectué une étude pour le RCE et a comparé les régimes environnementaux applicables aux ports du nord-ouest du Pacifique au régime qui serait applicable au port de Vancouver. Il a été prouvé que les ports des États-Unis dans le nord-ouest du Pacifique, qui sont, semble-t-il, certains des grands concurrents de Vancouver, étaient effectivement obligés de se soumettre à des évaluations environnementales tant du gouvernement fédéral que de l'État.

**Le sénateur Roberge:** Vous parlez de nouveaux règlements, les avez-vous vus?

**M. Gertler:** Non.

**Le sénateur Roberge:** Si votre organisation pouvait rencontrer les représentants du ministère fédéral des Transports et examiner les règlements, pour les rendre conformes à la réalité, est-ce que cela serait une solution?

**M. Gertler:** Prenons le cas des autorités portuaires canadiennes parce que c'est vraiment un régime parallèle pour les trois parties de la loi. L'article 47 dit

La Loi sur la protection des eaux navigables ne s'applique pas à un ouvrage, au sens de cette loi, auquel un règlement pris en vertu de l'article 62 de la présente loi s'applique.

La première chose qui saute aux yeux, c'est qu'il peut s'agir de n'importe quel règlement. On ne précise pas qu'il s'agit de règlements qui protègent l'environnement et qui constituent en quelque sorte une évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Tout règlement adopté en vertu de l'article 62 fera l'affaire.



Clause 62 reads like a précis of the Navigable Waters Protection Act. Subsection 62(1)(e) reads that the Governor in Council may make regulations respecting:

the regulation or persons, vehicles or aircraft in a port.

That will hardly replace or address the concerns regarding environmental assessment or protection. It would, however, be sufficient to render the Navigable Waters Protection Act inapplicable and therefore put us in a situation where there is no trigger for environmental assessment.

I do not want to engagé dans un procès d'intention, but we have not seen the regulations. We have not seen any indication of the drafts. In any case, those regulations would be the kind that close the barn door after the horse escaped, and would not be the forward-looking preventive regime that is provided for under CEAA.

If you read through the way that power is drafted in clause 62 and the parallel powers in clauses 74 and 98, the regulations apply only to the fiscal emplacement or the property on which the port is situated. Environmental assessment, on the other hand, considers off-site matters, migratory species and pollution, as cumulative effects with other developments affecting the shore. If a spawning area for salmon were to be affected when work was carried out in the port, you would not just look at whether that particular spawning ground would be wiped out. Whether or not the salmon in the whole ecosystem were already under great stress, and whether we could afford to lose one more spawning ground would also be considered. That is the situation. Those are the regulations to which you are referring.

There was some discussion of possible regulations with respect to Crown corporations and harbour commissions, and their environmental assessment obligations under CEAA. Once again, however, we have not seen the regulations. We say that it would be unwise in the extreme to proceed with this legislation as it is now drafted, because we are basically walking off the end of a pier.

**Senator Spivak:** I was here in 1992 when this was dealt with at the Senate. I recall the experience vividly, because it was a monumental task to produce the legislation. At the time, the feeling was that the compromises had to be made, or the legislation would be in jeopardy. It was not believed to be the best legislation possible, however.

I am wondering about the reasons for this. Is it just an accidental occurrence that these things happen? Given the amount of pressure from provincial sources and from some industrial sources to weaken environmental legislation, is it possible that this has to do with the harmonization accord, and the feeling of the provinces that more environmental tasks should be within their jurisdiction?

There seems to have been a shift in public perception, and the environment is now viewed as a shared jurisdiction. At one time,

En lisant l'article 62, j'ai l'impression de lire une version abrégée de la Loi sur la protection des eaux navigables. L'alinéa 62(1)e) stipule que le gouverneur en conseil peut:

établir un règlement sur la réglementation des personnes, des véhicules et des aéronefs dans le port.

Cela contribuera difficilement à régler les questions concernant les évaluations environnementales ou la protection de l'environnement. Le règlement serait cependant suffisant pour rendre la Loi sur la protection des eaux navigables inapplicable, ce qui nous placerait dans une situation où rien ne pourrait déclencher une évaluation environnementale.

Je ne voudrais pas m'engager dans un procès d'intention, mais nous n'avons pas vu ce règlement. Nous n'avons même pas vu la couleur des ébauches de règlement. De toute façon, ce règlement ferait en sorte que les portes de l'écurie ne se refermeraient qu'une fois le cheval échappé. Il ne nous permettrait pas d'adopter une approche préventive comme celle prévue par la LCEE.

En lisant la définition des pouvoirs proposée à l'article 62 et des pouvoirs parallèles prévus aux articles 74 et 98, vous constaterez que le règlement ne s'applique qu'à l'emplacement aux fins fiscales ou à la propriété où est situé le port. Les évaluations environnementales, elles, tiennent compte du fait que les facteurs hors site, les espèces migratrices et la pollution s'ajoutent aux effets que les autres aménagements ont sur le littoral. Si une frayère à saumon subissait les effets des travaux effectués dans le port, on ne se contenterait pas simplement de vérifier si cette frayère risque d'être détruite. On chercherait aussi à savoir si le saumon dans l'écosystème tout entier n'est pas déjà dans une situation très précaire, et si on peut se permettre de perdre une autre frayère à saumon. Voilà où nous en sommes. Ça, c'est le genre de règlement dont vous parlez.

L'élaboration de règlements applicables aux sociétés d'État et aux commissions portuaires a été envisagée, et leurs obligations en matière d'évaluation environnementale en vertu de la LCEE ont été discutées. Là encore, nous n'avons pas vu l'ombre d'un règlement. À notre avis, il serait tout à fait illogique d'aller de l'avant avec le libellé actuel de ce projet de loi, parce que cela équivaldrait à se jeter en bas du quai.

**Le sénateur Spivak:** J'étais présente en 1992 quand cela a été soumis au Sénat. Je m'en souviens très bien, car il fut très ardu d'élaborer cette loi. À l'époque, nous estimions qu'il fallait faire des compromis si nous ne voulions pas mettre ce projet de loi en péril. Cependant, nous n'estimions pas que c'était la meilleure loi que nous ayons pu adopter.

Je me suis demandé pourquoi il en était ainsi. Est-ce que ces événements ne sont que le fruit du hasard? Quand on tient compte des pressions provenant des intervenants du niveau provincial et de certaines industries pour que les lois environnementales soient allégées, serait-il possible que l'accord d'harmonisation et le désir des provinces de voir un plus grand nombre de tâches environnementales tomber sous leur responsabilité y soient pour quelque chose?

Il semble y avoir eu un changement dans l'opinion publique selon lequel l'environnement est maintenant considéré comme un

it seemed clear that the environment was a federal responsibility. What is your view on the sharing of the environmental mandate?

If we do not succeed in having these amendments passed, what is the legal remedy in terms of the unequal application of this bill? Is it a Charter issue?

I do not underestimate the lobbies which want more and more things handed over to the provinces. The provinces have neither the money nor the enforcement capability. I suppose that they just want the power so that they can ignore it. That may be a harsh statement, but the facts do not correspond with the desire to have that power.

**Ms Bowden:** With respect to harmonization, I do not think that there is a relationship, because ports are strictly federal jurisdiction. They are a federal enclave. The provinces have no jurisdiction in terms of ports and the environment.

Let me tell you of something I recently learned. Unfortunately, I do not have all the details. There is currently a project involving the possibility of a causeway to the Toronto Island Airport. There is no municipal or provincial environmental assessment process which applies to that, because the Toronto harbour area is solely a federal responsibility. The only way that project will be reviewed, as I understand it, is if the NWPA is triggered, and CEAA then applies.

When dealing with these ports as little federal pockets with no provincial jurisdiction, federal environmental assessment under the CEAA is the sole means of examining those projects and their environmental acceptability.

Harmonization is not at play. NWPA is the big factor. If we are talking about two voices singing in harmony versus one voice, all of a sudden no one is singing, and the environment is left at the mercy of the individual port and its process.

As someone who wishes to look into this, I have to look at the process, if one exists, put in place by the individual port.

**Senator Spivak:** I understand.

**Mr. Gertler:** In response to the third question, my answer is that there is not much legal remedy. I suppose that, in the long run, this might lead to confrontation and litigation. There have been cases involving aboriginal peoples and ports. There are two things at play which might lead to litigation in a rather awkward and ineffective way. One would be attempts to enforce the public right to navigation, and non-interference with that right under the common law. Justice La Forest went into that at some length in the Oldman River dam case. He spoke of the NWPA as being simply a legislative expression of that right. It would be messy, however, and someone would have to try to get an injunction.

volet de compétence partagée. Il fut un temps où il était clair que cela relevait du gouvernement fédéral. Que pensez-vous du partage des pouvoirs en matière d'environnement?

Si nous ne réussissons pas à faire entériner ces amendements, quelle solution juridique proposez-vous pour parer à l'application inégale de cette loi? Faudrait-il s'en remettre à la Charte?

Je ne sous-estime pas les lobbyistes qui cherchent à obtenir de plus en plus de pouvoirs pour les provinces. Les provinces n'ont ni les moyens, ni les ressources nécessaires à l'application de la loi. J'imagine que tout ce qu'elles cherchent à obtenir, c'est la compétence, pour pouvoir ensuite ignorer la loi. Cette affirmation est peut-être sévère, mais les faits ne corroborent pas le désir d'obtenir ces pouvoirs.

**Mme Bowden:** En ce qui a trait à l'harmonisation, je ne crois pas qu'il y ait un lien, car les ports relèvent strictement du gouvernement fédéral. Ce sont des enclaves fédérales. Les provinces n'ont aucune compétence en matière d'installations portuaires et d'environnement.

Laissez-moi vous faire part de ce que j'ai appris tout récemment. Je n'ai malheureusement pas tous les détails. On évalue actuellement la possibilité de construire un pont-jetée vers l'aéroport de l'île de Toronto. Aucune évaluation environnementale n'est requise de la part des instances municipales ou provinciales, car le havre de Toronto relève strictement du gouvernement fédéral. D'après ce que je comprends, le projet ne sera soumis à une évaluation environnementale que si la LPEN est appliquée, et ce n'est qu'à ce moment-là que la LCEE entre en jeu.

Quand les ports sont traités comme des enclaves fédérales où les provinces n'ont aucune compétence, le seul recours disponible pour pouvoir évaluer ces projets et leurs répercussions sur l'environnement est une évaluation environnementale fédérale effectuée en vertu de la LCEE.

L'harmonisation n'est pas en jeu. La LPEN est un facteur déterminant. Si nous parlons de deux voix qui chantent en harmonie contre une seule voix, soudainement, plus personne ne chante, et l'environnement est alors laissé à la merci des intervenants des différents ports et de leurs processus.

En tant qu'intervenant en la matière, je me dois d'examiner le processus prévu pour chaque port, si un tel processus existe.

**Le sénateur Spivak:** Je vois.

**M. Gertler:** En réponse à votre troisième question, je dois vous dire que les solutions juridiques sont peu nombreuses. J'imagine qu'à long terme, cela pourrait entraîner des affrontements et des poursuites. Plusieurs causes ont opposé les autochtones et les autorités portuaires. Il y a deux facteurs qui pourraient entraîner des poursuites embarrassantes et inefficaces. Le premier serait de vouloir faire respecter le droit de navigation publique, et le second serait de ne pas vouloir s'ingérer dans ce droit en vertu de la common law. Le juge La Forest s'est sérieusement penché sur la question dans le cadre du procès relatif au barrage de la rivière Oldman. Il mentionne que la LPEN ne fait que confirmer juridiquement ce droit. Il serait cependant difficile de la mettre en application, car une injonction devrait alors être demandée.



Similarly, if there is no proper assessment of projects in a marine or wetlands environment, and destruction of fish habitat or polluting of their waters occurs, you might find yourself in a situation of private prosecutions, which are possible under sections 35 and 36 of the Fisheries Act. Again, these are not great remedies. It is trying to patch things up after the damage is already done, instead of using the hallmarks of environmental assessment — foresight, good planning and public participation — in those decisions.

**Senator Bryden:** You are on the steering committee of an organization called the Environmental Assessment Caucus of the Canadian Environmental Network. How many organizations or people make up that network?

**Ms Laurie Ham, Environmental Planning and Assessment Caucus, Canadian Environmental Network:** The Canadian Environmental Network represents approximately 1,300 environmental organizations across Canada. From that network come issue-based caucuses which are nation wide.

**Senator Bryden:** I can understand that two departments did not talk to each other, which happens all the time, and that something like this could get into the bill. I do not, however, see how this got past your organization for four years. You are raising it at this late stage for us to try to fix. I would assume that someone in these 1,300 organizations monitors federal and provincial legislation.

**Mr. Gertler:** I am the one who has been around for four years. I certainly would not want to blame this on Ms Ham.

You must understand that we have a very small staff, and we are all volunteers. People tend to specialize; all 1,300 groups are not watching out for environmental assessment issues.

We learned of this in November of 1996 at a subcommittee meeting which dealt with the environmental assessment regulations to be applied to Crown corporations. I can offer no explanation for why we did not learn of it earlier. I can only say that this is a situation in which the Senate can do its job and ensure that the legislation of Canada is good legislation.

I do not, however, apologize for the fact that the Canadian Environmental Assessment Agency, the sole job of which, employing a staff of 100, is to oversee the development and implementation of environmental assessment in Canada, was unaware of this.

At that meeting in 1996, I personally brought it to the attention of the agency staffer who was present. I subsequently brought it to the attention of the director of regulatory affairs and the vice-president of the Canadian Environmental Assessment Agency, and they were thunderstruck.

Il en est de même si aucune évaluation adéquate n'est faite des projets en milieu marin ou en terre humide, et si l'habitat du poisson est détruit ou si l'eau devient polluée. Cela entraînerait probablement des poursuites privées, telles qu'elles sont prévues aux articles 35 et 36 de la Loi sur les pêches. Il ne s'agit toujours pas d'une très bonne solution. On essaie encore une fois de limiter les dégâts après coup, plutôt que de faire appel à la prévoyance, à la bonne planification et à la participation du public — éléments qui caractérisent les évaluations environnementales — en prenant ces décisions.

**Le sénateur Bryden:** Vous siégez au comité directeur d'un organisme qui s'appelle le Caucus de l'évaluation environnementale du Réseau canadien de l'environnement. De combien de personnes et d'organismes est composé ce réseau?

**Mme Laurie Ham, Caucus de l'évaluation environnementale, Réseau canadien de l'environnement:** Le Réseau canadien de l'environnement représente environ 1 300 organismes environnementaux disséminés partout au Canada. Des caucuses nationaux, qui s'attaquent chacun à des problèmes particuliers, sont formés à partir de ce réseau.

**Le sénateur Bryden:** Je peux comprendre que deux ministères ne se soient pas consultés, cela arrive tout le temps, et qu'une chose pareille ait pu être ajoutée au projet de loi. Je ne peux cependant pas comprendre comment cela a pu échapper à votre organisme pendant quatre ans. Vous soulevez cette question un peu tard pour que nous tentions de la résoudre. J'oserais croire que quelqu'un au sein de ces 1 300 organismes vérifie les lois provinciales et fédérales.

**M. Gertler:** C'est moi qui ai cette responsabilité depuis quatre ans. Je ne voudrais certainement pas jeter le blâme sur Mme Ham.

Vous devez comprendre que nous sommes peu nombreux et que nous sommes tous des bénévoles. Nous avons tendance à nous spécialiser; nos 1 300 groupes ne s'intéressent pas tous aux questions environnementales.

Nous avons entendu parler de cela lors d'une réunion d'un sous-comité qui traitait des règlements relatifs aux évaluations environnementales qui s'appliqueraient aux sociétés d'État. Je ne peux pas vous dire pourquoi nous n'en avons pas entendu parler plus tôt. Je peux seulement vous dire que le Sénat peut profiter de cette occasion pour faire son travail et s'assurer que les lois canadiennes sont de bonnes lois.

Cependant, je ne m'excuse pas du fait que l'ACEE, qui compte plus de 100 employés et dont l'unique tâche consiste à élaborer et à mettre en application des procédures d'évaluation environnementale au Canada, n'ait pas été au courant de cette question.

Lors de cette réunion en 1996, j'ai moi-même attiré l'attention d'un membre de cette association sur cette question. J'ai ensuite soulevé la question auprès du directeur des affaires réglementaires et du vice-président de l'ACEE. Ils ont été foudroyés.

**Ms Bowden:** It is interesting to look at the wording. All it says is that the NWPA does not apply if regulations are passed. It looks fairly innocuous. Looking at the legislation, you see nothing about environmental assessment or the section 5 trigger.

**Senator Bryden:** With all due respect, I used to draft this stuff. Everyone looks askance at anything that says to wait for the regulations, particularly when the environmental act will not apply.

If, for whatever reason, it is not possible to do what you ask at this stage, is a possible option to delay proclamation, until such time as the regulations that are being proposed are prepared and made public?

**Ms Bowden:** The problem in looking at the regulations is that they do not imply environmental assessment. That would be fine if we knew that those regulations would, in essence, bring the ports back into the CEAA. Quite frankly, if we have a multitude of different environmental assessment processes across the country, we are in trouble. We need the consistency that the CEAA provides for us. If it called for environmental protection including environmental assessment as provided for in the Canadian Environmental Assessment Act, and it would not be proclaimed until the regulations were in place, it would be fine.

**Senator Bryden:** At this stage, one of our problems is how many amendments we can make to the act. Other very significant amendments need to be considered. If these three sections were not proclaimed until such time as those regulations come forward, that might work for you. I know that it is not the same as putting it in the legislation. Sometimes, however, it is not possible to get a whole loaf.

**Ms Bowden:** Can we get half a loaf by adding words to clause 62(b) which would cause CEAA to at least refer to environmental assessment? Would it be easier to add to that rather than to delete the sections?

**Senator Bryden:** I am looking at options.

**Mr. Gertler:** Clever people can do clever things. I think that you put your finger on it when you said that regulations are not legislation, however. Promised regulations are certainly not legislation. Even if we saw them, they could be undone. That is part of the problem, frankly.

Rather than having clear and unequivocal application of CEAA, the legislation itself was made dependent on the regulations. That makes it easily susceptible to this kind of "side-wind" arrangement. Rather than saying that there will be federal environmental assessment for all projects in ports, we have said that there will be federal environmental assessment for all projects in ports that require approval under regulation, if that regulation is one of those listed in the regulations. We got too fancy, and now

**Mme Bowden:** Il est intéressant de jeter un coup d'oeil sur le libellé. On stipule simplement que la LPEN ne s'applique pas si des règlements sont adoptés. Cela me semble bien bénin. En lisant le projet de loi, on ne relève rien qui ait trait aux évaluations environnementales ou à l'élément déclencheur prévu à l'article 5.

**Le sénateur Bryden:** Sauf le respect que je vous dois, j'ai déjà collaboré à l'élaboration de ce genre de choses. Tout le monde voit cela d'un mauvais oeil quand on leur demande d'attendre que des règlements soient promulgués, surtout quand la loi environnementale n'est pas applicable.

Si, pour quelque raison que ce soit, nous ne pouvions nous rendre à vos demandes à ce moment-ci, pourrions-nous envisager de remettre la promulgation jusqu'à ce que les règlements soient rédigés et rendus publics?

**Mme Bowden:** Le problème réside dans le fait que l'examen des règlements n'entraîne pas nécessairement une évaluation environnementale. Cela serait acceptable si nous étions certains que, d'une façon générale, les règlements feraient en sorte que les ports soient à nouveau soumis à la LCEE. Je crois sincèrement que si nous nous retrouvons avec une multitude de processus d'évaluation environnementale partout au pays, nous ne sommes pas au bout de nos peines. Nous avons besoin de l'uniformité que nous garantit la LCEE. Si cette loi prévoit une forme de protection environnementale, comme le fait la LCEE, et qu'elle n'est pas promulguée tant que les règlements ne sont pas mis en application, je crois que cela serait acceptable.

**Le sénateur Bryden:** Le problème auquel nous faisons présentement face réside dans le nombre d'amendements que nous pouvons apporter au projet de loi. D'autres amendements tout aussi importants doivent être pris en considération. Si les trois articles dont il est ici question ne sont promulgués qu'après l'entrée en vigueur de ces règlements, cela vous conviendrait peut-être. Je sais qu'il serait préférable de les insérer dans la loi. Mais il nous faut parfois faire des compromis.

**Mme Bowden:** Pouvons-nous minimiser ce compromis en modifiant le libellé de l'alinéa 62(b) de manière à ce que la LCEE fasse à tout le moins mention des évaluations environnementales? Ne serait-il pas plus facile de modifier ces articles plutôt que de les supprimer?

**Le sénateur Bryden:** J'évalue toutes les possibilités.

**M. Gertler:** Les gens astucieux peuvent faire preuve d'astuce. Je crois que vous avez bien cerné le problème quand vous avez mentionné que les règlements ne sont pas des lois. Des promesses de règlements n'ont pas force de loi. Même si nous pouvions voir ces règlements, ils pourraient être abolis. Je crois sincèrement que cela fait partie du problème.

Plutôt que d'appliquer la LCEE d'une façon claire et sans équivoque, cette loi est devenue tributaire des règlements. Cela la rend très vulnérable à ce genre de considérations plutôt subjectives. Plutôt que de dire que tous les projets portuaires seront soumis à une évaluation environnementale fédérale, nous avons spécifié que ces projets ne seront soumis à une évaluation environnementale fédérale que si le règlement l'exige, si ce règlement fait partie de la liste des règlements. Nous sommes



we are in a situation where there are too many ways to pull out parts and make the whole machine break down.

**Senator Spivak:** This has happened many times before. Many amendments were brought in under the previous government. Frankly, it seems to me that it is easier to add an amendment when you already have other amendments, than to put forward an amendment which the government has to then consider. That is difficult to do.

Regulations are not legislation. They are subject to change. In other words, another cabinet could come in and change those regulations. Why are we looking for zebras when we should be looking for horses? What is the point? Why look for an esoteric solution?

**Senator Bryden:** Legislation is also changeable. I realize that orders in council change regulations, and so on.

**Senator Spivak:** It is not as changeable as regulations, and it is a public process.

**Senator Forrestall:** Senator Bryden is trying to suggest to you that, given the broad range of amendments that this committee might like to make with respect to this bill, your suggestion might be difficult.

We have a device that comes up every fall — we produce an omnibus bill in order to correct these very clear anomalies. It seems to me that this is a perfectly acceptable way to stand these sections so that they will not have application. In the absence of application, there are other pertinent laws, and you are more aware of them than I am. Perhaps a year from this fall, or even this fall, we can deal with proper amendments, as opposed to regulations. That is what we are saying. It is a way of, firstly, recognizing the deficiency, and, secondly and more importantly, trying to find the way to most efficiently correct it. That may very well be the way.

It bothers me to learn that at least one group has access to the regulations, and has started to look at them. Other organizations, groups, and interested ports have not seen the regulations, and have virtually no idea what the regulations will be. Do you have any idea why that may be?

**Mr. Gertler:** To go to your last point first, I am not sure that we are understanding each other. With respect to the use of the provisions of this bill which relate to NWPA regimes for the ports, the regulatory advisory committee has not seen any draft of any regulations.

Two things have been debated and are quite related. There has been some meagre information given regarding in-house environmental management tools, which range from audits and site assessments to something resembling an environmental assessment. In March 1998, we have the beginning of some discussion of regulations respecting the application of the CEEA

devenus trop pointilleux et nous nous retrouvons maintenant dans une situation où il est très facile de modifier le processus, ce qui pourrait le rendre inefficace.

**Le sénateur Spivak:** Cela s'est déjà produit bien des fois. De nombreux amendements ont été apportés sous l'ancien gouvernement. Il me semble vraiment qu'il est plus facile d'ajouter des amendements quand il en existe déjà, que d'en proposer un qui doit alors être étudié par le gouvernement. Cela est difficile à faire.

Des règlements ne sont pas des lois. Ils peuvent être modifiés. Autrement dit, un nouveau Cabinet pourrait être nommé et y apporter des changements. Pourquoi cherchons-nous des zèbres alors que nous devrions chercher des chevaux? Que cherchons-nous à faire? Pourquoi chercher une solution ésotérique?

**Le sénateur Bryden:** Les lois aussi peuvent être changées. Je suis conscient que, pour ce faire, des décrets et bien d'autres démarches sont requises.

**Le sénateur Spivak:** Il n'est pas aussi facile de modifier les lois que les règlements, et les modifications apportées aux lois sont soumises à un processus public.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur Bryden essaie de vous faire comprendre qu'il est difficile de tenir compte de votre suggestion si l'on regarde le nombre d'amendements que le comité aimerait apporter à ce projet de loi.

Nous avons un système que nous utilisons à chaque automne par lequel nous adoptons un projet de loi omnibus qui nous permet de corriger les anomalies flagrantes. Je crois qu'il s'agit d'une façon parfaitement acceptable de reporter l'adoption de ces articles pour qu'ils ne soient pas mis en application. Faute d'articles applicables, d'autres lois tout aussi pertinentes prennent la relève. Vous êtes plus au fait de ces lois que je ne le suis. Dans un an, ou peut-être même cet automne, nous pourrions nous pencher sur les modifications à apporter plutôt que sur les règlements. Voilà ce que nous disons. Il s'agit d'une façon de cerner le problème dans un premier temps et, dans un deuxième temps, de trouver la solution la plus efficace à ce problème, ce qui revêt une plus grande importance encore. Cela pourrait bien être la solution.

Je suis contrarié d'apprendre qu'au moins un groupe ait pu avoir accès à ces règlements et ait pu les consulter. D'autres organismes, des groupes et des intervenants du domaine portuaire ne les ont toujours pas lus et n'ont aucune idée de ce qu'ils contiennent. Savez-vous comment cela a pu se produire?

**M. Gertler:** En réponse à votre dernière question, je dois dire qu'il semble y avoir un petit malentendu. En ce qui a trait à l'application des dispositions prévues par ce projet de loi relativement aux régimes applicables aux ports en vertu de la LPEN, le comité consultatif de la réglementation n'a jamais vu une seule ébauche des règlements proposés.

Deux questions intimement liées ont été discutées. Bien peu d'informations ont été transmises relativement aux outils internes de gestion environnementale, qui vont de la vérification et l'évaluation des sites jusqu'à ce qui semble être une évaluation environnementale. En mars 1998, nous avons entamé des discussions qui traiteront de règlements qui sont liés à l'applica-

to ports and Crown corporations. That is a discussion which would properly take place before the regulatory advisory committee. Those are the kinds of regulations we have just started to discuss.

I do not know whether clause 205 — I am looking at the coming into force clause — gives you any power. With respect to everything except Part 3, it looks more like a gun to your head. The way it reads now, it is an all-or-nothing proposition. I certainly would not wish to encourage you to pass it now in the hopes that it will not be proclaimed, and could then be amended later in the fall. I am not willing to speculate about that.

It might be appropriate for this committee to hear from the Minister of Transport once again, in order to get further explanation. Perhaps you should also hear from the Canadian Environmental Assessment Agency or the Minister of the Environment. After that, perhaps we could discuss matters with committee counsel or with researchers, or come back if further clarification is required. We are in an awkward position, as we are the opposition here.

We did not like the Canadian Environmental Assessment Act from the beginning, because it was relatively weak legislation. We certainly think that it is dangerous to have any semblance of moral authority to urge provinces and private industry to be concerned about the environment. We think it is folly to create a position where a sector for which the federal government has entire responsibility is given an environmental assessment holiday. We cannot then demand that projects outside of Canada be subject to the CEAA. If entities entirely within federal jurisdiction, fundamental to our economy, and responsible for important parts of our ecosystem, are let out of the CEAA, how are we to require aboriginal people on their lands, provincial utilities, or private enterprise to be subject to it?

We have been talking a great deal about legalities and so forth, but let us strip that away. What is the environmental justification for saying that there will be no environmental assessment? Given the understanding of sustainable development in the integration of environmental and economic concerns, what is the justification for giving a whole sector a holiday? Is this bill trying to say that we cannot afford environmental protection, or environmental assessment, because we must be competitive? Frankly, when you strip away the technicalities, it is a shocking proposition.

**Senator Forrestall:** That is very nice. I always need a lecture in the middle of the day. If I or one of my colleagues puts a motion to delete those sections on the table, and we lose the vote, a very large door will be closed. The minister can come in and say, well sure, it came up, it is a question, we will take a look at it, and if it needs correcting we will correct it in the next omnibus

tion de la LCEE aux ports et aux sociétés d'État. Cette discussion devrait normalement avoir lieu devant le comité consultatif de la réglementation. Voilà le genre de règlements qui sont au coeur des discussions que nous venons de commencer.

Je me demande si l'article 205 — je parle de l'article qui traite de l'entrée en vigueur — octroie des pouvoirs. Cet article, à l'exception de la partie 3, a des allures d'épée de Damoclès. La façon dont il est rédigé présentement nous met face à une proposition à prendre ou à laisser. Je ne voudrais surtout pas vous encourager à l'entériner maintenant en espérant qu'il ne soit pas promulgué et qu'il pourrait ensuite être modifié à l'automne. Je ne voudrais pas courir ce risque.

Il serait peut-être bon que le ministre des Transports compare à nouveau devant le comité pour que celui-ci obtienne d'autres explications. De plus, il serait probablement judicieux de faire comparaître un représentant de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale ou le ministre de l'Environnement. Une fois que cela sera fait, nous pourrions peut-être discuter avec le conseiller du comité ou des attachés de recherche ou, si cela s'avère nécessaire, revenir pour demander des clarifications. Nous nous trouvons dans une situation embarrassante du fait que nous représentons l'opposition.

Nous n'avons jamais aimé la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale parce qu'elle était relativement faible. Nous sommes convaincus qu'il est dangereux de se donner des airs moralisateurs pour inciter les provinces et l'industrie privée à se soucier de l'environnement. Nous croyons qu'il serait aberrant d'accorder une trêve environnementale à un secteur qui est sous la responsabilité du gouvernement fédéral. S'il en est ainsi, nous ne pourrions pas exiger que les projets étrangers soient soumis à la LCEE. Si les entités qui relèvent exclusivement du gouvernement fédéral, qui jouent un rôle fondamental dans notre économie et qui sont responsables d'une bonne partie de notre écosystème ne sont plus régies par la LCEE, comment pouvons-nous exiger des autochtones qui sont sur leurs terres, des services publics provinciaux ou des entreprises privées qu'ils s'y soumettent?

Nous avons beaucoup parlé des aspects juridiques et de bien d'autres sujets relatifs à cette question, mais revenons à l'essentiel; d'un point de vue écologique, comment pouvons-nous expliquer qu'il n'y aura plus d'évaluations environnementales? Quand on comprend la notion de développement durable en relation avec l'intégration des intérêts économiques et environnementaux, comment pouvons-nous expliquer le fait que nous donnons un répit à un secteur tout entier? Est-ce que le message sous-jacent à ce projet de loi nous suggère que nous n'avons pas les moyens de nous offrir une protection environnementale ou des évaluations environnementales parce que nous devons être concurrentiels? Franchement, quand vous faites abstraction des subtilités, cette suggestion est révoltante.

**Le sénateur Forrestall:** C'était très bien. J'ai toujours besoin de me faire faire la morale au beau milieu de la journée. Si moi ou un de mes confrères déposons une motion pour que ces dispositions soient abrogées et que le vote ne penche pas en notre faveur, une très grande porte se refermera. Le ministre pourrait nous dire que, bon, la question a été soulevée, nous en avons



bill or at the next opportunity. We do not wish to do that if we can avoid it.

In my view, we would all agree to try to find a way to remove the difficulty that you see, even if it is only temporary. I would trust you to watch it like a hawk, and to make sure that we do not forget that we have it hanging out there.

**Ms Bowden:** I would suggest that you give us a little time to come back to you with a response. We can forward that to the committee.

**The Chairman:** You can forward that to us, and we will distribute it to the members.

**Ms Bowden:** If it is all or nothing, and your fear is we will end up with nothing, obviously we will try to fix this in such a way that the end is achieved.

**Senator Forrestall:** If we lose it here, we can move it on the floor of the Senate and lose it there. An advisor to the minister would suggest that it is not that bad, and would ask to get on with it.

If you would send us your response, we would appreciate it very much.

**Ms Bowden:** Perhaps we could give you a list of alternatives or explain several alternatives to you.

**The Chairman:** That will be for consideration by the members. Senators, we must adopt a legislative budget before we leave. Does anyone wish to move the adoption of that budget?

**Senator Bryden:** I so move, Madam Chairman.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

We also have before us the budget on the subcommittee on communication. You all have the numbers in front of you.

Do I have a mover?

**Senator Forrestall:** I so move, Madam Chairman.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** It is carried.

The committee adjourned.

discuté et si nous avons à apporter des corrections, nous le ferons quand nous adopterons le projet de loi omnibus ou quand nous en aurons l'occasion. Nous ne voulons pas avoir à agir ainsi si nous pouvons l'éviter.

Selon moi, nous pourrions tous nous entendre pour tenter de trouver une façon d'éliminer ce qui vous semble problématique, ne serait-ce que temporairement. Je me fie à vous pour surveiller la situation de près et pour nous rappeler que cette question est toujours en suspens.

**Mme Bowden:** J'aimerais vous demander de nous accorder un peu de temps avant que nous vous donnions une réponse. Nous pourrions la transmettre au comité.

**La présidente:** Vous pouvez nous la faire parvenir et nous la distribuerons aux membres du comité.

**Mme Bowden:** Si c'est tout ou rien et que vous craignez que nous nous retrouvions devant rien, nous ferons évidemment tout pour atteindre l'objectif.

**Le sénateur Forrestall:** Si nous perdons ici, nous pouvons toujours soumettre la question au Sénat et perdre là-bas. Un conseiller du ministre nous dirait qu'il est acceptable et nous demanderait d'aller de l'avant.

Nous apprécierions beaucoup si vous pouviez nous faire parvenir votre réponse.

**Mme Bowden:** Nous pourrions peut-être vous soumettre une liste des différentes options ou vous expliquer plusieurs de ces options.

**La présidente:** Que les membres du comité examineront.

Honorables sénateurs, nous devons adopter un budget avant de terminer. Est-ce que quelqu'un propose d'adopter le budget?

**Le sénateur Bryden:** J'en fais la proposition, madame la présidente.

**La présidente:** Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Nous devons aussi nous prononcer sur le budget du sous-comité sur les communications. Vous avez tous les chiffres devant vous.

Quelqu'un veut-il en faire la proposition?

**Le sénateur Forrestall:** J'en fais la proposition, madame la présidente.

**La présidente:** Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Strait of Canso Superport Nova Scotia:*

Blaine Gillis.

*From Centre Québécois du droit de l'environnement (CQDE):*

Franklin Gertler;

Laurie Ham.

*From the University of Saskatchewan:*

Marie Anne Bowden.

*De Strait of Canso Superport Nova Scotia:*

Blaine Gillis.

*Du Centre Québécois du droit de l'environnement (CQDE):*

Franklin Gertler;

Laurie Ham.

*De l'université de Saskatchewan:*

Marie Anne Bowden.



CA1  
VC19  
-T83



First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Thursday, April 30, 1998

---

Le jeudi 30 avril 1998

---

Issue No. 14

Fascicule n° 14

**Fourth meeting on:**  
Examination of Bill C-9,  
Canada Marine Act

---

**Quatrième réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-9,  
Loi maritime du Canada

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| Adams                         | * Lynch-Staunton       |
| Bryden                        | (or Kinsella (acting)) |
| Buchanan, P.C.                | Perrault, P.C.         |
| Fitzpatrick                   | Poulin                 |
| * Graham, P.C. (or Carstairs) | Roberge                |
| Johnson                       | Spivak                 |
| Losier-Cool                   |                        |

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Fitzpatrick substituted for that of the Honourable Senator Rompkey (*April 30, 1998*).

The name of the Honourable Senator Losier-Cool substituted for that of the Honourable Senator Mercier (*April 30, 1998*).

The name of the Honourable Senator Mercier substituted for that of the Honourable Senator Milne (*April 29, 1998*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| Adams                         | * Lynch-Staunton          |
| Bryden                        | (ou Kinsella (suppléant)) |
| Buchanan, c.p.                | Perrault, c.p.            |
| Fitzpatrick                   | Poulin                    |
| * Graham, c.p. (ou Carstairs) | Roberge                   |
| Johnson                       | Spivak                    |
| Losier-Cool                   |                           |

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Fitzpatrick est substitué à celui de l'honorable sénateur Rompkey (*le 30 avril 1998*).

Le nom de l'honorable sénateur Losier-Cool est substitué à celui de l'honorable sénateur Mercier (*le 30 avril 1998*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercier est substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 29 avril 1998*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday, April 30, 1998  
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 10:35 a.m. this day in Room 256-S, the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Johnson, Perrault, P.C. and Roberge (7).

*Other senators present:* The Honourable Senators Johnstone and Whelan (2).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (*See Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From the City of Toronto:*

Joe D'Abramo.

*From the City of Hamilton:*

Mayor Robert Morrow;

Alderman Bob Charters.

Patrice Noé Johnson, City Solicitor

*From the City of Windsor:*

Mayor Michael Hurst;

Matt Marchand, Policy Assistant.

*From the City of Oshawa:*

Nester Pidwerbecki, Councillor;

Bob Boychyn, Councillor;

Irv Harrell, Councillor.

The witnesses from the City of Toronto and the City of Hamilton made a statement and answered questions.

At 12:10 p.m., the committee suspended.

At 12:30 p.m., the committee resumed.

The witnesses from the City of Windsor and the City of Oshawa made a statement and answered questions.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le jeudi 30 avril 1998  
(16)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 35, dans la salle 256-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Johnson, Perrault, c.p. et Roberge (7).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Johnstone et Whelan (2).

*Également présent:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité poursuit son examen du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage, et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.*)

**TÉMOINS:**

*De la Ville de Toronto:*

Joe D'Abramo.

*De la Ville de Hamilton:*

Robert Morrow, maire;

Bob Charters, conseiller municipal;

Patrice Noé Johnson, avocate.

*De la Ville de Windsor:*

Michael Hurst, maire;

Matt Marchand, adjoint à la politique.

*De la Ville d'Oshawa:*

Nester Pidwerbecki, conseiller municipal;

Bob Boychyn, conseiller municipal;

Irv Harrell, conseiller municipal.

Les témoins de la Ville de Toronto et de la Ville de Hamilton font un exposé, puis répondent aux questions.

À 12 h 10, le comité suspend ses travaux.

À 12 h 30, le comité reprend ses travaux.

Les témoins de la Ville de Windsor et de la Ville d'Oshawa font un exposé, puis répondent aux questions.

At 1:35 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

À 13 h 35, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTEST:*

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 30, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 10:35 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** Resuming consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports —

[*English*]

— for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other acts as a consequence.

Our first witness this morning is Mr. Joe D'Abramo from the City of Toronto.

Welcome Mr. D'Abramo.

**Mr. Joe D'Abramo, Senior Planner, City of Toronto:** Thank you, Madam Chairman and honourable senators, for the opportunity to appear before you today on the matter of the proposed Canada Marine Act. I am a senior planner with the City of Toronto advising on issues involving the city's waterfront.

Unfortunately, a special meeting of Toronto City Council is currently in progress to discuss this year's budget. As a result, members of council were unable to attend today and I have been directed to present this submission on behalf of the City of Toronto.

I also have a letter from Councillor Pam McConnell which she has requested that I read to you. It is as follows:

Dear Senators:

I am grateful to the Senate and the Standing Committee for taking the time to carefully review Bill C-9, the Canada Marine Act.

Because of a crucial debate on the first budget of the new City of Toronto, I am unable to appear before you today. However, I have grave concerns about Bill C-9, and I have asked Mr. Joe D'Abramo of the City's Planning Department to present my concerns to you.

Bill C-9 makes many changes that affect the efficient and effective management of significant national ports. None of those apply to Toronto. Toronto's port activity is, from a

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 30 avril 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 10 h 35 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Nous reprenons l'étude du projet de loi C-9, la Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports...

[*Traduction*]

... régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

Notre premier témoin ce matin est M. Joe D'Abramo, de la Ville de Toronto.

Soyez le bienvenu, monsieur D'Abramo.

**M. Joe D'Abramo, urbaniste principal, Ville de Toronto:** Merci, madame la présidente et honorables sénateurs, de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui et de vous parler de la Loi maritime du Canada. Je suis urbaniste principal à la Ville de Toronto, et je donne des conseils sur des questions qui concernent le secteur riverain de la ville.

Malheureusement, une réunion extraordinaire du conseil municipal de Toronto a lieu actuellement au sujet du budget de cette année. C'est pourquoi les membres du conseil ont été incapables de venir aujourd'hui, de sorte que l'on m'a confié le soin de venir présenter le mémoire au nom de la Ville de Toronto.

J'ai aussi apporté une lettre de la conseillère Pam McConnell, qui m'a demandé de vous la lire. Elle se lit comme suit:

Chers sénateurs,

Je suis reconnaissante au Sénat et au comité permanent de prendre le temps d'examiner soigneusement le projet de loi C-9, la Loi maritime du Canada.

En raison d'un débat crucial sur le premier budget de la nouvelle Ville de Toronto, je suis incapable de comparaître devant vous aujourd'hui. Cependant, le projet de loi C-9 me préoccupe beaucoup, et j'ai demandé à M. Joe D'Abramo, du service d'urbanisme de la Ville, de venir vous faire part de mes préoccupations.

Le projet de loi C-9 contient beaucoup de changements qui influent sur une gestion efficiente et efficace des principaux ports du pays. Aucun de ces changements ne peut

national or even regional point of view, insignificant. Less than 7 per cent of the volume is international; its total volume is less than that of the port at Goderich.

Bill C-9 accomplishes only three things in Toronto.

1) Bill C-9 creates a Port Authority that replaces the existing Toronto Harbour Commissioners. In so doing, it significantly reduces the role of the municipality in managing the port lands. City Council now appoints three of the five commissioners. Under C-9, Council would appoint one out of seven members.

2) Bill C-9 gives the Port Authority the power to develop land use plans for the lands under its control. The legislation currently governing the Harbour Commissioners restricts its land use planning powers to port related activities. Bill C-9 thereby enables the Port to engage in land use planning in areas previously restricted to the municipality. With some of the most valuable real estate in the country ringing the Toronto waterfront, this extension of powers is disquieting.

3) After Toronto was included in the lists of ports to which C-9 applies, the Bill was amended to specify that a Port Authority can run an airport. It is hard not to read this as a direct effort to reduce municipal control of the airport.

Members of Toronto Council view the reduced role of the municipality, and the enhanced powers of the new authority, as undermining our capacity to ensure appropriate development on our waterfront. While it may not be the intention of the Minister, C-9 as it is now written enables the Port Authority to rezone and redevelop waterfront lands into super-high-density projects complete with their own airport. That open-ended authority is a problem. There are appropriate functions for Port Authorities. Bill C-9 should restrict them to those functions.

The Minister of Transportation has assured Members of Toronto City Council that Bill C-9 is meant only to improve the efficiency of the port. It is not meant to undermine the City's planning authority, nor to delve into enormous development projects, nor to seize control of the airport. Unfortunately, that is not the Bill he has put before the Senate. The Bill you have before you today creates all of those possibilities, intended or unintended, and creates a situation ripe for conflict.

s'appliquer à Toronto. L'activité portuaire de Toronto est, d'un point de vue national ou même régional, négligeable. Moins de 7 p. 100 du volume est d'origine internationale, et son volume total est moindre que celui du port de Goderich.

Le projet de loi C-9 n'accomplit que trois choses pour Toronto.

1) Le projet de loi C-9 crée une administration portuaire qui remplace l'organisme existant, les commissaires du port de Toronto. Ce faisant, il réduit de façon marquée le rôle qu'assume la municipalité dans la gestion des terrains portuaires. Le conseil municipal nomme actuellement trois des cinq commissaires. En vertu du projet de loi C-9, il n'en nommerait qu'un sur sept.

2) Le projet de loi C-9 accorde à l'administration portuaire le pouvoir d'établir des plans pour l'utilisation des terrains dont elle est responsable. La loi qui régit actuellement les commissaires portuaires restreint leurs pouvoirs de planification de l'utilisation des terrains aux activités qui concernent le port. Le projet de loi C-9 permet par conséquent au Port de participer à la planification de l'utilisation des terrains dans des secteurs auparavant réservés à la municipalité. Comme certaines des propriétés les plus précieuses du pays au chapitre de l'immobilier sont situées dans le secteur riverain de Toronto, cet accroissement des pouvoirs est inquiétant.

3) Après l'inclusion de Toronto dans la liste des ports auxquels le projet de loi C-9 s'applique, on a modifié celui-ci pour mentionner qu'une administration portuaire peut exploiter un aéroport. Il est difficile de ne pas interpréter cette mesure comme une tentative directe de réduire le contrôle de la municipalité sur l'aéroport.

Les membres du conseil municipal de Toronto considèrent que cette réduction du rôle de la municipalité et les nouveaux pouvoirs conférés à la nouvelle administration minent leur capacité de veiller à la mise en valeur appropriée du secteur riverain de Toronto. Même s'il est possible que ce ne soit pas intentionnel de la part du ministre, la version actuelle du projet de loi C-9 permet à l'administration portuaire de rezoner et de remettre en valeur des terres du secteur riverain pour y mettre en oeuvre des projets de très grande densité, avec leur propre aéroport. Cette autorisation sans limites définies est problématique. Il y a des fonctions appropriées pour les administrations portuaires. Le projet de loi C-9 ne devrait pas leur accorder d'autres fonctions.

Le ministre des Transports a assuré les membres du conseil municipal de Toronto que le projet de loi C-9 ne vise qu'à améliorer l'efficacité du port. Il ne vise aucunement à saper le pouvoir de planification de la Ville, ni à favoriser d'énormes projets d'aménagement, ni encore à permettre un contrôle de l'aéroport. Malheureusement, le projet de loi qu'il a déposé au Sénat fait tout cela. Le projet de loi que vous avez devant vous permet toutes ces possibilités, que cela soit volontaire ou pas, et crée une situation propice aux conflits.



The Minister has suggested that the letters patent could constrain the Port Authority from engaging in activities unrelated to port activity. Unfortunately, the Minister has given no assurances that the City will have access to a process that prevents the Federal Government from drafting or amending letters patent that plunge the Port Authority into precisely these conflicts with the City.

I ask the committee to take the Minister at his word. He has said he does not intend the Port Authority to engage in large-scale land development, in contravention of the land use plan established by the City. Send him back a Bill that is amended to prohibit those activities. I urge the committee to make the following recommendations to the Senate:

1) Restrict the land use planning powers of the Port Authority to those directly related to marine uses.

2) Expand the number of municipal appointees to a level that provides the City with a proportion equal to what they now enjoy on the Toronto Harbour Commission.

3) Establish a binding municipal approval or appeal mechanism for any letters patent put forward by the Minister.

I appreciate your taking the time to listen to my concerns on this matter and I look forward to your favourable response.

Sincerely,

Pam McConnell  
Councillor — Don River  
City of Toronto

**The Chairman:** Have you a copy of that for the committee?

**Mr. D'Abramo:** Yes, I have.

City council adopted a motion opposing Bill C-9, the Canada Marine Act, and reaffirming the position held by the former City of Toronto at its meeting held on February 4, 5 and 6, 1998. City council perceives the repeal of the Toronto Harbour Commissioners Act and the establishment of a new port operator known as the Toronto Port Authority as a federal takeover of the city's waterfront lands. To be clear, this is not an issue of land ownership only. The city is concerned about local control and local accountability of its port operator.

The city has five general areas of concern with the implementation of the Marine Act.

First, the city's substantial municipal involvement in the development of the waterfront lands is unrecognized in the proposed act.

Le ministre a laissé entendre que les lettres patentes pourraient empêcher l'administration portuaire d'entreprendre des activités qui n'ont pas trait à la fonction portuaire. Malheureusement, le ministre n'a donné aucune garantie selon laquelle la Ville aura accès à un processus qui empêche le gouvernement fédéral de rédiger ou de modifier des lettres patentes qui plongent l'administration portuaire précisément dans ce type de conflit avec la Ville.

Je demande au comité de prendre le ministre au mot. Il a dit qu'il n'avait pas l'intention que l'administration portuaire s'engage dans la mise en valeur des terrains sur une grande échelle, en contravention du plan d'utilisation du terrain établi par la Ville. Renvoyez-lui un projet de loi modifié de façon à interdire ces activités. Je prie instamment le comité de formuler les recommandations suivantes au Sénat:

1) Restreindre les pouvoirs de planification de l'utilisation des terrains qu'a l'administration portuaire à ceux qui concernent directement les utilisations maritimes.

2) Élargir le nombre de personnes nommées par la municipalité de façon à procurer à la Ville une représentation égale à celle qu'elle a à la Commission portuaire de Toronto.

3) Établir une approbation municipale contraignante ou un mécanisme d'appel pour toute lettre patente présentée par le ministre.

Je vous remercie d'avoir pris le temps d'écouter mes préoccupations à ce sujet et je compte recevoir une réponse favorable de votre part.

Sincères salutations,

Pam McConnell  
Conseillère — Don River  
Ville de Toronto

**La présidente:** Avez-vous une copie de cette lettre pour le comité?

**M. D'Abramo:** Oui, j'en ai une.

Le conseil municipal a adopté une motion d'opposition au projet de loi C-9, la Loi maritime du Canada, et réaffirme la position prise par l'ancien conseil municipal au cours de ses réunions tenues les 4, 5 et 6 février 1998. Le conseil municipal estime que l'abrogation de la Loi sur les commissaires du port de Toronto et l'établissement d'un nouvel exploitant pour le port, connu sous le nom d'administration portuaire de Toronto, équivaut à une prise de contrôle du gouvernement fédéral sur les terrains du secteur riverain de Toronto. En clair, disons qu'il ne s'agit pas uniquement d'un problème de propriété foncière. La Ville est préoccupée par le contrôle local et la reddition de comptes à l'échelle locale de l'exploitant de son port.

La Ville a déterminé cinq points préoccupants en ce qui concerne la mise en oeuvre de la Loi maritime.

Premièrement, la participation substantielle de la Ville à la mise en valeur des terrains du secteur riverain n'est pas reconnue dans le projet de loi.

Second, there was a lack of consultation with the city over the matter of listing Toronto on the Schedule of Port Authorities.

Third, the Canada port authorities structure introduces changes that diminish the city's role in operating the port.

Fourth, the Port of Toronto does not qualify as a Canada port authority by the criteria listed in the proposed act.

Fifth, the proposed Canada Marine Act may conflict with the city's land use planning authority.

In the years prior to the creation of the Toronto Harbour Commissioners in 1911, there was great interest in developing the waterfront, especially the Ashbridge's Bay area, which was then owned by the city.

A map has been given to committee members. If you look to the right side of the map, the area extending into the lake is now known as the industrial area of the port. It, at that time, was known as Ashbridge's Bay. Ashbridge's Bay encompassed the eastern part of the port area, covering over 1,000 acres, much of it under water at the time. However, there were two impediments. A maze of rail lines ran parallel to the shoreline; those lines were not grade-separated, and as a consequence they created difficult and unsafe crossing conditions. That deterred interest in developing along the waterfront, and there was debate over who should be in charge of developing the lands.

Part of the problem of developing the waterfront was resolved when the railway companies were ordered to elevate their tracks, thereby providing grade-separated crossings. With the impediment of the railway crossings gone, the potential for development of Ashbridge's Bay could be realized.

The public debate about who should develop the waterfront resulted in the choice of a harbour commission form of administration with the power to both operate the port and develop the waterfront lands. An arm's length independent board of harbour commissioners was viewed as the best choice. It was to be created by federal statute, since ports and harbours were, at the time, a matter of federal jurisdiction. For that contribution of waterfront lands, the city wanted some assurance of control over the new agency. The city requested that it be able to appoint a majority of the members. The concept of a semi-independent harbour commission was placed before the citizens in the municipal election of 1911. The question read:

Are you in favour of the control and development of Ashbridge's Bay and the waterfront in the City's interest by a Commission having a majority of its members appointed by the City?

Deuxièmement, la Ville n'a pas été suffisamment consultée au sujet de l'inscription de Toronto à l'annexe des administrations portuaires.

Troisièmement, la structure des administrations portuaires canadiennes est modifiée de sorte que le rôle que joue la Ville dans l'exploitation du port est diminuée.

Quatrièmement, le port de Toronto ne peut devenir une administration portuaire du Canada selon les critères énumérés dans le projet de loi.

Cinquièmement, la Loi maritime du Canada proposée peut contrevenir aux pouvoirs de planification de l'utilisation des terrains dont jouit la Ville.

Dans les années qui ont précédé la création des commissaires du port de Toronto, en 1911, la mise en valeur de la zone riveraine suscitait beaucoup d'intérêt, particulièrement le secteur de Ashbridge's Bay, que la Ville possédait alors.

Une carte a été remise aux membres du comité. Sur le côté droit de la carte, la zone qui se prolonge dans le lac est maintenant connue comme le secteur industriel du port. À l'époque, ce secteur était connu sous le nom de Ashbridge's Bay. Ce secteur englobait la partie est de la zone portuaire sur plus de 1 000 acres, dont une bonne part était à l'époque sous l'eau. Cependant, il y avait deux obstacles: un réseau inextricable de voies ferroviaires longeait la rive; ces voies étaient toutes situées sur un même niveau, de sorte qu'il était difficile et dangereux de les traverser. Les possibilités d'aménagement dans le secteur riverain étaient donc de ce fait moins intéressantes, et il y a eu un débat où l'on a cherché à déterminer qui devait être responsable de mettre ces terrains en valeur.

Une partie du problème de la mise en valeur du secteur riverain a été résolue lorsque les compagnies de chemins de fer ont reçu l'ordre d'élever leurs voies ferrées, ce qui a permis de placer les traverses sur plusieurs niveaux. L'obstacle des traverses de chemins de fer étant éliminé, le potentiel d'aménagement d'Ashbridge's Bay a pu être mis en valeur.

Le débat public concernant qui devrait aménager le secteur riverain a mené au choix d'une forme d'administration, la Commission portuaire, qui avait le pouvoir d'exploiter le port et de mettre en valeur les terres riveraines. Un conseil indépendant de commissaires portuaires était considéré comme le meilleur choix. Il a été créé par une loi fédérale, puisque les ports et les havres étaient, à l'époque, de compétence fédérale. Pour cette contribution des terres riveraines, la Ville voulait qu'on lui garantisse en quelque sorte le contrôle du nouvel organisme. Elle a demandé à pouvoir en nommer la majorité des membres. Le concept de commission portuaire semi-indépendante a été proposé aux citoyens à l'élection municipale de 1911. La question se lisait comme suit:

Êtes-vous en faveur du contrôle et de la mise en valeur d'Ashbridge's Bay et du secteur riverain dans l'intérêt de la Ville par une commission dont la majorité des membres serait nommée par la Ville?



The proposition was accepted and the city, together with the Board of Trade, petitioned the federal government for legislation creating a harbour commission having that dual role.

The Toronto Harbour Commissioners Act contains two sections that are unique. Section 7 provides that three of the five commissioners are appointed by city council. Other municipal harbour commissions, created by separate statute, have a majority of federal representatives. It is only the City of Toronto that has a majority of municipal representatives.

Section 15 of the 1911 act provides that the Toronto Harbour Commissioners:

...may hold, take, develop and administer, on behalf of the City of Toronto, subject to such terms and conditions as may, at the time the control thereof is transferred to the Corporation, be agreed upon with the council of the city, the area known as Ashbridge's Bay, together with the dock property and water lots owned by the city of Toronto in the harbour as defined by this Act, and all other property which may be placed under the jurisdiction of the Corporation.

This section establishes the interest and relationship between the city and the Toronto Harbour Commissioners with respect to the management and development of the city-owned Ashbridge's Bay lands as well as other waterfront lands.

In addition, section 17 of the act provides that any surplus profits of the Toronto Harbour Commissioners are the property of the city after payment of all expenses. It has been difficult to quantify the nature of surplus profits and, as a result, the city received surpluses in the amount of \$204,580 in the years 1953 to 1955 only.

By agreement in 1914 between the city and the Toronto Harbour Commissioners, lands covered by water along the waterfront were to be reclaimed. The Toronto Harbour Commissioners were to carry out the work while the city agreed to pay for the costs. The city agreed to pay for the cost of bridges and road construction as well throughout the waterfront. In addition, the agreement provided that, upon completion of payments for the reclamation work, the city would be entitled to the use of the lands upon the payment of an annual sum of one dollar. Between the years 1927 and 1951, the city made payments to the commissioners amounting to \$17,058,357.

The city also took the lead in establishing both the Island airport, now the City Centre Airport, and Malton, now Pearson International Airport. In 1937, the city, after studying the feasibility of establishing an airport on the islands, agreed to share in the cost of developing the two airports with the newly created Department of Transport. The city provided \$1,282,395 toward the permanent improvements of the airport, and the Toronto Harbour Commissioners were asked to operate both airports for and at the expense of the City of Toronto. Accordingly, the THC Act was amended to reflect the situation.

La proposition a été acceptée et la Ville, de concert avec la chambre de commerce, a envoyé une pétition au gouvernement fédéral pour qu'une loi porte création d'une commission portuaire qui aurait ce double rôle.

La Loi sur les commissaires du port de Toronto contient deux articles uniques. L'article 7 prévoit que trois des cinq commissaires doivent être nommés par le conseil municipal. D'autres commissions portuaires municipales, créées par une loi distincte, comptent une majorité de représentants du gouvernement fédéral. Il n'y a que la Ville de Toronto qui compte une majorité de représentants municipaux.

L'article 15 de la loi de 1911 prévoit que les commissaires du port de Toronto:

[...] peuvent détenir, prendre, mettre en valeur et administrer, au nom de la Ville de Toronto, sous réserve des conditions qui peuvent, au moment où le contrôle est cédé à la corporation, être convenues avec le conseil municipal, le secteur connu sous le nom d'Ashbridge's Bay, ainsi que le quai et les plans d'eau dont la Ville de Toronto est propriétaire dans le port, au sens où l'entend la présente Loi et toute autre propriété qui pourrait être placée sous l'autorité de la corporation.

Cet article établit l'intérêt des parties et la relation entre la Ville et les commissaires du port de Toronto en ce qui concerne la gestion et la mise en valeur des terres d'Ashbridge's Bay dont la Ville est propriétaire ainsi que d'autres terres riveraines.

En outre, l'article 17 de la Loi prévoit que tout profit excédentaire réalisé par les commissaires du port de Toronto revient à la Ville, une fois toutes les dépenses payées. Il a été difficile de déterminer les profits excédentaires, de sorte que la Ville a reçu des surplus de 204 580 \$ pour les années 1953 à 1955 seulement.

En vertu d'une entente conclue en 1914 entre la Ville et les commissaires du port de Toronto, les terres submergées le long de la zone riveraine devaient être asséchées. Les commissaires du port de Toronto devaient exécuter le travail, tandis que la Ville consentait à en payer le coût. La Ville a également convenu de payer la construction des ponts et des routes dans tout le secteur riverain. De plus, l'entente prévoyait que, sur paiement complet des travaux d'assèchement des terres, la Ville pourrait utiliser celles-ci sous réserve d'un déboursé annuel de 1 \$. Entre les années 1927 et 1951, la Ville a versé aux commissaires une somme de 17 058 357 \$.

La Ville a aussi entrepris d'établir l'aéroport des îles de Toronto, qui sert maintenant d'aéroport pour le centre-ville, et l'aéroport Malton, devenu l'aéroport international Pearson. En 1937, après avoir étudié s'il était faisable de construire un aéroport sur les îles, la Ville a convenu de partager les coûts d'aménagement de deux aéroports avec le ministère des Transports, nouvellement créé. La Ville a fourni 1 282 395 \$ pour les améliorations permanentes de l'aéroport, et les commissaires du port de Toronto ont été invités à exploiter les deux aéroports pour le bénéfice et aux frais de la Ville de Toronto. La Loi sur la Commission portuaire de Toronto a été modifiée en conséquence.

In 1957, the city transferred ownership of Malton airport and all the improvements made to that time to the federal government and, instead of financial proceeds, asked the federal government to make improvements to the Island airport including the construction of the main lighted runway, construction of a hangar, and operation of the control tower.

The endowment of the city's waterfront lands, especially the Ashbridge's Bay land, and the initial development and eventual improvements to the Island Airport are proof of the vested interest the city has in the Toronto Harbour Commissioners' operation. As a result of the city's contribution, the Toronto Harbour Commissioners have been given the authority to hold, administer and develop land, as well as operate an airport. Because of the substantial historical involvement of the city in the creation and ongoing support of the Toronto Harbour Commissioners, any changes to the legislative authority governing the commission's operations should receive the support of city council prior to implementation.

In 1991, the city began studying a restructuring program of the Toronto Harbour Commissioners' operation. These discussions resulted from the endorsement by the federal government of the recommendations of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, which began its mandate in 1988. The Royal Commission, which completed its study in June of 1992, examined the role and responsibility of the Toronto Harbour Commissioners' operation and concluded that the significance of the port operation in Toronto had diminished in relation to the other modes of transportation and other ports in Canada; however, the port should be maintained but operated as a regional port. As a result, the Royal Commission recommended that the Toronto Harbour Commissioners consolidate their marine terminal activities in one 40-hectare area.

At the centre of the restructuring plan was an agreement to transfer 314 acres of land in the eastern port area from the Toronto Harbour Commissioners to the Toronto Economic Development Corporation, or TEDCO, the single shareholder of which is the city. TEDCO was created for the purpose of developing industrial and commercial land in the city. However, because the Toronto Harbour Commissioners have always been reliant on the revenues from the land associated with the port area, it was clear that some amount of subsidy would be needed to sustain the remainder of the Toronto Harbour Commissioners' operation. A study was conducted by Booz-Allen & Hamilton to determine a fair annual subsidy to compensate the Toronto Harbour Commissioners for the loss in income from the land transfer. The study arrived at conclusions similar to the findings of the Royal Commission in relation to the significance of the port.

The study found that:

The Toronto Harbour Commission was created as a result of seaport activities. Over time, and as maritime activities became unprofitable, property operations became a significant factor in this and other ports. ...

En 1957, la Ville a cédé la propriété de l'aéroport Malton et de toutes les améliorations faites à l'époque au gouvernement fédéral et, en lieu et place de considérations financières, a demandé au gouvernement fédéral d'apporter des améliorations à l'aéroport des îles, notamment en construisant la piste principale éclairée et un hangar, et en exploitant la tour de contrôle.

Le fonds constitué par les terres du secteur riverain de la Ville, particulièrement les terrains d'Ashbridge's Bay, et la mise en valeur initiale et les améliorations subséquentes apportées à l'aéroport des îles sont des preuves des intérêts que possède la Ville dans les activités des commissaires du port de Toronto. En raison de la contribution de la Ville, les commissaires du port de Toronto ont reçu l'autorisation de détenir, d'administrer et de mettre en valeur des terrains, ainsi que d'exploiter l'aéroport. L'engagement traditionnel substantiel de la Ville en ce qui concerne la création et le soutien constant des commissaires du port de Toronto a fait en sorte que toute modification des pouvoirs législatifs régissant les activités de la commission doit être approuvée par le conseil municipal avant d'être mise en oeuvre.

En 1991, la Ville a commencé à étudier un programme de restructuration des activités des commissaires du port de Toronto. Ces discussions découlaient de l'appui, par le gouvernement fédéral, des recommandations de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, qui a commencé son mandat en 1988. La Commission royale, qui a terminé son étude en juin 1992, avait examiné le rôle et les responsabilités des commissaires du port de Toronto et conclu que l'importance de l'exploitation portuaire à Toronto avait diminué par rapport aux infrastructures des autres modes de transport et aux autres ports du Canada; cependant, le port devait être maintenu, mais exploité en tant que port régional. Résultat: la Commission royale a recommandé que les commissaires du port de Toronto concentrent leurs activités de terminal maritime dans une zone de 40 hectares.

Au coeur du plan de restructuration, il y avait une entente visant la cession, par les commissaires du port de Toronto, de 314 acres de terrains situés dans la zone est du port à la Toronto Economic Development Corporation, la TEDCO, dont le seul actionnaire est la Ville; la TEDCO a été créée pour la mise en valeur des terres industrielles et commerciales de la ville. Cependant, comme les commissaires du port de Toronto s'étaient toujours fiés aux revenus des terrains associés au secteur portuaire, il était clair qu'il fallait subventionner ce qui restait de leurs activités. Une étude a été effectuée par Booz-Allen & Hamilton pour déterminer une subvention annuelle équitable qui indemniserait les commissaires du port de Toronto de la perte de revenus découlant de la cession des terres. L'étude parvenait à des conclusions semblables à celles de la Commission royale en ce qui touche l'importance du port.

L'étude débouchait sur les constatations suivantes:

La Commission du port de Toronto a été créée en raison des activités relatives à un port de mer. Avec le temps, et à mesure que les activités maritimes perdent leur rentabilité, les activités foncières deviennent un facteur important dans ce port et dans d'autres. [...]



As a seaport that has not developed a specific niche, the Port of Toronto will decline along with the entire Great Lake system. Without property operations, the THC will have to depend on other activities for growth and profits. ...

Following nearly two years of debate over the future of the Toronto Harbour Commissioners' operation, after consultation with federal officials city council adopted a resolution petitioning the federal government for an amendment to the Toronto Harbour Commissioners Act in April 1994. The changes were based in part on the recommendations of the Royal Commission and in part on the local debate on the future role and responsibilities of the Toronto Harbour Commissioners. Briefly, the recommended changes to the Toronto Harbour Commissioners Act involved changing the name to Toronto Port Authority; clarifying that the port authority is accountable to the city; requiring that the board members be appointed by the city; deleting the requirement for an oath of office; limiting business operations to four main areas — port operations, finance and administration, corporate secretary and the Island Airport; requiring the submissions of annual operating and capital budgets and a strategic business plan to city council; and clarifying that the port authority is subject to the Planning Act.

The proposed changes were not implemented by legislative amendment, although the city and the Toronto Harbour Commissioners did enter into an agreement that reflected a restructured port operation whereby the business operations were limited to the four areas and annual operating and capital budgets had to be submitted. It appears that the federal government decided to wait until the development of national marine policy prior to making any changes to the Toronto Harbour Commissioners Act.

When the Canada Marine Act was introduced for first reading in the House of Commons in the second session of the Thirty-fifth Parliament as Bill C-44 in June 1996, Toronto was not on the initial Schedule of Port Authorities. Federal officials had indicated that Toronto could request Canada port authority status, but it would have to meet the four qualifying criteria. After reviewing the criteria found in Bill C-4, the city concluded that the Port of Toronto fit within the category of regional port. Consequently, work began on the study of various organizational structures, together with the Toronto Harbour Commissioners and TEDCO.

After second reading of Bill C-44 in November of 1996, there were eight ports listed on the schedule as Canada port authorities. Toronto was not one of them. Two days before Bill C-44 received third reading in the House of Commons in April of 1997, a motion was passed placing Toronto on the schedule of port authorities.

Comme le port de Toronto ne s'est pas acquis un créneau particulier, sa rentabilité diminuera tout comme celle du réseau tout entier des Grands Lacs. Sans activités foncières, la CPT devra se tourner vers d'autres activités pour croître et faire des profits. [...]

Après presque deux ans de débat sur l'avenir des activités des commissaires du port de Toronto, le conseil municipal a adopté, après avoir consulté les fonctionnaires fédéraux, une résolution demandant au gouvernement fédéral de modifier la Loi sur les commissaires du port de Toronto en avril 1994. Les changements étaient fondés en partie sur les recommandations de la Commission royale et en partie sur le débat local concernant le rôle et les responsabilités futures des commissaires du port de Toronto. En bref, les changements qu'on recommandait d'apporter à la Loi sur les commissaires du port de Toronto supposaient divers éléments: un nouveau nom pour l'entité, soit administration du port de Toronto, des éclaircissements quant au fait que l'administration portuaire doit rendre des comptes à la Ville, une exigence selon laquelle les membres du conseil doivent être nommés par la Ville, l'élimination de l'exigence de serment professionnel, la limitation des activités d'affaires à quatre grands secteurs — l'exploitation portuaire, les finances et l'administration, le secrétariat de l'organisation et l'aéroport des îles, l'obligation de soumettre chaque année les budgets d'exploitation et d'immobilisations et un plan d'affaires stratégique au conseil municipal et, enfin, une précision selon laquelle l'administration portuaire est soumise à la Loi sur l'aménagement du territoire.

Les modifications proposées n'ont pas été mises en oeuvre au moyen d'une modification législative, même si la Ville et les commissaires du port de Toronto ont effectivement conclu une entente qui reflétait la restructuration des activités du port, restructuration selon laquelle les opérations administratives se limitaient aux quatre secteurs et prévoyant la présentation de budgets d'exploitation et d'immobilisations. Il semble que le gouvernement fédéral ait décidé d'attendre l'établissement d'une politique maritime nationale avant d'apporter des modifications à la Loi sur les commissaires du port de Toronto.

Lorsque la Loi maritime du Canada a été présentée en première lecture à la Chambre des communes à la deuxième session de la trente-cinquième législature en juin 1996, sous le nom de projet de loi C-44, Toronto n'était pas incluse dans l'annexe des administrations portuaires initiale. Les fonctionnaires fédéraux avaient mentionné que Toronto pourrait demander le statut d'administration portuaire canadienne, mais qu'elle devrait répondre aux quatre critères d'admissibilité. Après avoir examiné les critères énoncés dans le projet de loi C-44, la Ville a conclu que le port de Toronto s'inscrivait dans la catégorie des ports régionaux. Par la suite, on a commencé à examiner diverses structures organisationnelles, de concert avec les commissaires du port de Toronto et la TEDCO.

Après la deuxième lecture du projet de loi C-44, en novembre 1996, huit ports recevaient la désignation d'administration portuaire canadienne dans l'annexe. Celui de Toronto n'y était pas. Deux jours avant que le projet de loi C-44 ne passe en troisième lecture à la Chambre des communes en avril 1997, une

However, as a result of the federal election, Bill C-44 was not passed by the Senate before the dissolution of Parliament.

After the federal election, the Canada Marine Act was reintroduced into the House of Commons on October 2, 1997 as Bill C-9. The Toronto port authority was once again listed on the schedule, along with Hamilton, Thunder Bay and Windsor. Again, the city was not advised of the listing on the schedule.

Between second and third readings, Bill C-9 was sent to the House of Commons Standing Committee on Transport. The committee held hearings but invited Transport Canada staff only. No public hearings were conducted. In the intervening time since Bill C-9 was introduced on October 2, 1997, no federal official approached the city to explain why the Port of Toronto had been listed on the schedule, nor was the city asked to comment on the change.

Converting Toronto to a port authority constituted under the Canada Marine Act without consulting the City of Toronto is unreasonable, in that the city has a vested interest in the THC operation. It also is inconsistent with accepted protocol in the creation of new federal legislation not to consult with affected parties.

Currently, city council appoints three of the five members of the Toronto Harbour Commission. The other two commissioners are appointed by the federal government; one member upon the recommendation of the Board of Trade. The Canada Marine Act will require a board with a minimum of seven, only one appointed by city council.

The city's three-out-of-five member representation relates to the initial purpose of the Toronto Harbour Commission. It was to be a port authority and a waterfront development agency. The Toronto Harbour Commissioners Act reflects the city's substantial investment in port operations. The lands which the city provided were to be developed by the Toronto Harbour Commissioners on the city's behalf.

Under the proposed Canada Marine Act, the port authority is an agent of Her Majesty for the purposes of engaging in port activities. The port authority requires the approval by the Minister of Transport of its letters patent. The minister nominates the majority of board members. The Governor in Council may make regulations for the corporate management and control of port authorities. The Minister of Finance may impose limits on the power of the port authority, or subsidiaries, to borrow money. The port authority is to submit audited financial statements and any other financial information as requested to the Minister of Transport. There is no tie to the municipal level of government.

The Canada Marine Act provides for the minister to issue letters patent of incorporation. The letters patent set out the limits of involvement of the port authority and its subsidiary

motion a été adoptée pour inscrire Toronto dans l'annexe des administrations portuaires. Cependant, en raison de l'élection fédérale, le projet de loi C-44 n'a pas été adopté par le Sénat avant la dissolution du parlement.

Après l'élection fédérale, la Loi maritime du Canada a été présentée de nouveau à la Chambre des communes le 2 octobre 1997, sous le nom de projet de loi C-9. L'administration portuaire de Toronto était encore une fois inscrite à l'annexe, comme celles de Hamilton, de Thunder Bay et de Windsor. Encore une fois, la Ville n'a pas été avisée de l'inscription à l'annexe.

Entre la deuxième et la troisième lectures, le projet de loi C-9 a été renvoyé au comité permanent des transports de la Chambre des communes. Le comité a tenu des audiences, mais n'y a invité que le personnel de Transports Canada. Aucune audience publique n'a été effectuée. Depuis le dépôt du projet de loi C-9 le 2 octobre 1997, aucun fonctionnaire fédéral n'a communiqué avec la Ville pour expliquer pourquoi le port de Toronto avait été inscrit à l'annexe, et les responsables de la Ville n'ont pas été invités à faire des commentaires sur ce changement.

La conversion de Toronto en une administration portuaire constituée en vertu de la Loi maritime du Canada sans que la Ville de Toronto ne soit consultée n'est pas raisonnable, puisque la Ville a un intérêt direct dans l'exploitation de la CPT. Il est aussi contraire au protocole établi pour la création de nouvelles lois fédérales que les parties touchées ne soient pas consultées.

À l'heure actuelle, le conseil municipal nomme trois des cinq membres de la Commission portuaire de Toronto. Les deux autres commissaires sont nommés par le gouvernement fédéral, dont l'un à la recommandation de la chambre de commerce. La Loi maritime du Canada exigera un conseil doté d'au moins sept membres, dont un seul sera nommé par le conseil municipal.

Le fait que la Ville compte trois membres sur cinq découle de l'objet initial de la Commission portuaire de Toronto. Celle-ci devait être une administration portuaire et un organisme de mise en valeur du secteur riverain. La Loi sur les commissaires du port de Toronto reflète l'investissement substantiel que la Ville a affecté à l'exploitation portuaire. Les terrains que la Ville a fournis devaient être mis en valeur par les commissaires du port de Toronto, au nom de la Ville.

En vertu de la Loi maritime du Canada qui est proposée, l'administration portuaire est un mandataire de Sa Majesté pour l'exécution des activités portuaires. L'administration portuaire doit faire approuver ses lettres patentes par le ministre des Transports. Le ministre nomme la majorité des membres au conseil. Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant la gestion organisationnelle et le contrôle des administrations portuaires. Le ministre des Finances peut imposer des limites quant au pouvoir de l'administration portuaire, ou de ses filiales, d'emprunter de l'argent. L'administration portuaire doit soumettre des états financiers vérifiés et toute autre information financière à la demande du ministre des Transports. Elle n'a aucun lien avec les autorités municipales.

La Loi maritime du Canada établit que le ministre doit émettre les lettres patentes pour la constitution en société. Les lettres patentes établissent les limites de l'engagement de



corporations. The proposed act does not provide for any municipal involvement in the review or comment on the letters patent.

The "Canada Port Authority" designation is a ranking reserved for Canada's most significant ports. Under the act, the Minister of Transport may add or delete from the schedule of port authorities. The Canada Marine Act establishes four criteria that a Canada port authority, under Part I of the act, must satisfy in the opinion of minister. They are that the port is likely to remain financially self-sufficient; the port is of strategic significance to Canada's trade; the port is linked to a major rail line or a major highway infrastructure; and the port has diversified traffic.

With respect to current and sustained financial self-sufficiency, the Toronto Harbour Commissioners' operation has increasingly required the financial support of non-traditional port operations to maintain solvency. The key income generating operation for the Toronto Harbour Commissioners has been the commercial properties portfolio. The annual rents from these properties and the occasional sale of some of the waterfront properties subsidize the deficit operations.

A significant portion of the city's original waterfront lands have been transferred back to either TEDCO or the city since 1994. Because the Toronto Harbour Commissioners were reliant on the annual rent revenue from these lands, the city entered into an agreement to provide an annual subsidy to the Toronto Harbour Commissioners. While the Canada Marine Act does not provide for these lands to be transferred back to the Toronto Harbour Commissioners, there is some concern that the city will have little choice but to surrender the lands in some form unless it wishes to continue to provide an annual subsidy to an agency it does not control.

Alternatively, for the city to continue a subsidy to the Toronto Harbour Commissioners defeats the purpose and intent of the Canada Marine Act. The Canada Marine Act intends to commercialize port operations by creating a corporate board of private individuals with no elected or public officials or municipal employees. However, that corporate board will rely on the city for a subsidy. Under the terms of the subsidy agreement, the THC or the new port authority must submit each year an operating and capital budget plan as well as a five-year business plan for the city's approval. Under such a circumstance, the autonomy of the board of the port authority may be jeopardized.

In judging a port to be of strategic significance to Canada's trade, the key factors are the volume and the type of goods. In terms of volume, Toronto, averaging 1.8 million tonnes, ranks poorly compared to major Canadian international ports such as Vancouver and Montreal, which average 70 million and 20 million tonnes respectively. In terms of the type of goods, Toronto imports more than it exports, and the goods — salt, sugar, cement, iron and steel — are destined for local industry for the most part. The

l'administration portuaire et de ses filiales. Le projet de loi ne prévoit pas que la municipalité puisse examiner ou commenter les lettres patentes.

La désignation «administration portuaire canadienne» est réservée aux ports les plus importants du Canada. En vertu de la loi, le ministre des Transports peut ajouter des ports à l'annexe des administrations portuaires ou en retirer. La Loi maritime du Canada établit quatre critères auxquels, de l'avis du ministre, une administration portuaire canadienne doit satisfaire, en vertu de la partie 1 de la loi. Le port est financièrement autonome et le demeurera vraisemblablement; il présente une importance stratégique pour le commerce du Canada; il est rattaché à une ligne principale de chemins de fer et à des axes routiers importants; il a des activités diversifiées.

En ce qui concerne le premier critère, celui de l'autonomie financière, les activités des commissaires du port de Toronto ont exigé l'apport d'un soutien financier croissant pour les activités portuaires non traditionnelles, pour maintenir la solvabilité. La principale activité productrice de revenus pour les commissaires du port de Toronto a été le programme des propriétés commerciales. Les loyers annuels tirés de ces propriétés et la vente occasionnelle de certaines propriétés du secteur riverain subventionnent le déficit des opérations.

Depuis 1994, une partie importante des terres riveraines initiales de la Ville ont été remises à la TEDCO ou à la Ville. Comme les commissaires du port de Toronto se fiaient aux recettes que leur procurait la location annuelle de ces terres, la Ville a conclu une entente selon laquelle elle verserait chaque année une subvention aux commissaires du port de Toronto. Même si la Loi maritime du Canada ne prévoit pas que ces terres seront remises aux commissaires du port de Toronto, on craint que la Ville n'ait d'autre choix que de les remettre d'une façon ou d'une autre, à moins qu'elle souhaite continuer de verser une subvention annuelle à un organisme qu'elle ne contrôle pas.

Par ailleurs, le fait que la Ville continue de verser une subvention aux commissaires du port de Toronto est contraire à l'objet et à l'intention de la Loi maritime du Canada. En effet, celle-ci vise à commercialiser les opérations portuaires en créant un conseil organisationnel composé de particuliers et non pas d'élus, de fonctionnaires ou d'employés municipaux. Cependant, le conseil devra compter sur la Ville pour obtenir une subvention. En vertu des modalités de l'accord de subvention, la CPT ou la nouvelle administration portuaire doit soumettre chaque année un plan budgétaire pour les immobilisations et les opérations ainsi qu'un plan d'affaires quinquennal, qu'elle doit faire approuver par la Ville. Dans ces circonstances, l'autonomie du conseil de l'administration portuaire peut être compromise.

Pour établir si un port est d'une importance stratégique pour le commerce canadien, il faut tenir compte de deux facteurs clés: le volume et le type de marchandises. En ce qui touche le volume, le port de Toronto, avec sa moyenne de 1,8 million de tonnes, fait piètre figure comparativement aux grands ports internationaux canadiens comme Vancouver et Montréal, qui comptent en moyenne 70 et 20 millions de tonnes, respectivement. En ce qui concerne le type de marchandise, Toronto importe davantage

commodities handled in Toronto cannot be said to represent Canada's major import or export items.

An additional matter which complicates the financial viability of the port operation in Toronto involves the requirement that a charge on gross revenues be paid to the federal government each year by the Canada port authority. Currently, the Toronto Harbour Commissioners do not pay such a charge. Under the existing subsidy relationship between the city and the Toronto Harbour Commissioners, such a charge may result in the city's directly paying the federal government an annual charge on gross revenues. Should the Toronto Harbour Commissioners generate revenues insufficient to cover the surcharges to be paid to the federal government, an added subsidy will be required from the city.

One benefit to some municipalities coming from the Canada Marine Act is the requirement of payment in lieu of taxes. Currently, the Toronto Harbour Commissioners do not pay any realty taxes on property they hold and use. If lands are leased to the Toronto Harbour Commissioners, the lessees do pay realty taxes. However, if the proposed port authority operation is incapable of creating a profit, the city will never realize any moneys from the payment in lieu of taxes requirement.

Finally, section 48 of the Canada Marine Act requires the development of a land use plan by the Canada port authority. Such a plan must be completed within 12 months of the issuance of the letters patent and shall contain objectives and policies for the physical development of the real property the port authority will manage, hold or occupy. The plan must take into account relative social, economic and environmental matters and zoning by-laws that apply to the neighbouring lands.

Under the existing legislation, the jurisdiction of the Toronto Harbour Commissioners to regulate land use when the land use pertains to shipping and navigation has been recognized. When a proposed land use relates to other than a shipping and navigation use, the local zoning by-laws and official plan apply. However, section 48 of the Canada Marine Act has been drafted in such a way that the land use plan prepared by the port authority could apply to land uses other than shipping and navigation uses. This may lead to litigation if there are disputes.

The other concern with the land use planning authority granted the Canada port authorities relates to the issue of board membership. As mentioned earlier, the board cannot include elected or public officials. Its membership will be made up entirely of private citizens. The board will be making decisions on land use within the city that may supersede the municipal authority and there is no recourse of appeal to an independent body. This is a highly unusual and unprecedented situation,

qu'elle n'exporte, et les marchandises — sel, sucre, ciment, fer et acier — sont destinées, pour la majeure partie, à l'industrie locale. On ne peut dire que les marchandises qui y sont traitées représentent d'importants articles d'importation ou d'exportation pour le Canada.

Un autre facteur vient compliquer la viabilité financière de l'exploitation portuaire de Toronto: l'exigence selon laquelle une redevance sur les recettes brutes doit être versée au gouvernement fédéral chaque année par l'administration portuaire. À l'heure actuelle, les commissaires du port de Toronto ne versent pas cette redevance. En vertu de la relation qu'entretiennent la Ville et les commissaires du port de Toronto au chapitre des subventions, une telle redevance pourrait faire en sorte que la Ville paie directement au gouvernement fédéral un droit annuel sur ses revenus bruts. Si les commissaires du port de Toronto génèrent des recettes insuffisantes pour couvrir le surplus qui doit être versé au gouvernement fédéral, une subvention supplémentaire serait demandée à la Ville.

Certaines municipalités tirent un avantage de la Loi maritime du Canada: l'exigence de paiement tenant lieu de taxe. À l'heure actuelle, les commissaires du port de Toronto ne versent aucun impôt foncier sur les propriétés qu'ils détiennent et utilisent. S'ils donnent le terrain en location, le locataire doit verser les impôts fonciers. Cependant, si l'administration portuaire proposée est incapable de générer un profit, la Ville n'obtiendra jamais d'argent du paiement tenant lieu de taxe.

Enfin, l'article 48 de la Loi maritime du Canada exige que l'administration portuaire établisse un plan pour l'utilisation des terrains. Ce plan doit être établi dans les 12 mois de l'émission des lettres patentes et doit contenir les objectifs et politiques concernant l'aménagement physique des biens immobiliers que l'administration portuaire administrera, détiendra ou occupera. Le plan doit tenir compte des questions sociales, économiques et environnementales connexes ainsi que des règlements de zonage qui s'appliquent aux terrains voisins.

La loi existante a reconnu que les commissaires du port de Toronto ont compétence pour la réglementation de l'utilisation des terrains lorsque cette utilisation concerne le transport des marchandises et la navigation. Lorsqu'une utilisation proposée concerne une autre utilisation que l'expédition de marchandises et la navigation, le plan officiel et les règlements de zonage s'appliquent. Cependant, l'article 48 de la Loi maritime du Canada a été rédigé de telle façon que le plan d'utilisation des terrains préparé par l'administration portuaire pourrait s'appliquer à d'autres utilisations que le transport des marchandises et la navigation. Cette situation pourrait mener à des conflits et à des poursuites.

Un autre problème touche l'autorisation de planification de l'utilisation des terrains accordée aux administrations portuaires du Canada, et il concerne la composition du conseil. Comme je l'ai dit plus tôt, le conseil ne peut compter de membres élus ou de fonctionnaires. Il ne sera formé que de citoyens. Le conseil prendra des décisions sur l'utilisation des terrains dans les limites de la Ville qui peuvent avoir préséance sur l'autorité municipale, et il n'y a aucune possibilité d'appel devant un organisme



especially should these authorities acquire additional land or if there are any conflicts.

In conclusion, I would add that the city's concerns as presented here today could be easily addressed by removing the Port of Toronto from the Schedule of Port Authorities.

**The Chairman:** I have here a clipping from *The Toronto Star* of April 25 with the headline, "Stop fighting takeover of port, mayor urges". It says that the mayor is urging the city to drop its long and bitter opposition and is recommending support for the changes set out in the marine bill currently at hearings before the Senate Transport Committee.

Does this mean that city council has not yet discussed this matter with the new mayor?

**Mr. D'Abramo:** Yes, that is correct. A motion from the mayor with regard to cooperating with the minister on this issue has not been before council or voted upon.

**Senator Roberge:** Mr. D'Abramo, had we had a copy of your presentation, it would have been easier to follow. You were reading so fast that the translators had difficulty following you.

How many years have you been a planner for the City of Toronto?

**Mr. D'Abramo:** For over eighteen years.

**Senator Roberge:** Therefore, you have been at the core of all the things that have happened since 1991. A witness before this committee the day before yesterday mentioned the rape and pillage of the Toronto Harbour Commissioners' land. You were at the core of that situation.

What percentage of the land taken over by the city was used for port use?

**Mr. D'Abramo:** I do not have a percentage figure. We did take back from the Toronto Harbour Commissioners some 700 acres of land, most of which was in the port industrial district and would therefore be classified as industrial use. It was not all port related, but it was essentially all the land that the Toronto Harbour Commissioners then owned and operated as industrial.

**Senator Roberge:** Is it in industrial use now or residential use?

**Mr. D'Abramo:** It is still in industrial use. It has not changed.

We took over a portion of land along the north shore, just north of what is shown on your map as the Outer Harbour Marina. At the time we took that over, it was already agreed by the Toronto Harbour Commissioners that it would be made a parkland. Therefore, that was essentially already parkland when we took it over.

indépendant. Il s'agit d'une situation sans précédent, tout à fait inhabituelle, surtout si les autorités en question devaient avoir besoin de terrains supplémentaires ou qu'il y avait des conflits.

En conclusion, j'ajouterais que les préoccupations de la Ville que j'ai présentées ici aujourd'hui pourraient facilement être résolues si l'on retirait le port de Toronto de l'annexe des administrations portuaires.

**La présidente:** J'ai ici un article découpé dans le *Toronto Star* de Toronto du 25 avril et dont le titre était «Selon le maire, il ne faut pas s'opposer à la prise de contrôle du port». On y dit que le maire presse la Ville de mettre un terme à sa longue et amère opposition et recommande qu'on appuie les modifications établies dans le projet de loi maritime actuellement débattu devant le comité sénatorial des transports.

Cela veut-il dire que le conseil municipal n'a pas encore discuté de la question avec la nouvelle mairesse?

**M. D'Abramo:** Oui, c'est exact. La mairesse n'a jamais déposé devant le conseil de motion concernant une collaboration avec le ministre sur cette question, et aucun vote à ce sujet n'a jamais été pris.

**Le sénateur Roberge:** Monsieur D'Abramo, si nous avions eu un exemplaire de votre mémoire, il aurait été plus facile de suivre. Vous lisiez si rapidement que les interprètes avaient de la difficulté à vous suivre.

Depuis combien d'années êtes-vous urbaniste à la Ville de Toronto?

**M. D'Abramo:** Depuis plus de dix-huit ans.

**Le sénateur Roberge:** Par conséquent, vous avez été au centre de tout ce qui s'est passé depuis 1991. Avant-hier, un témoin nous a parlé du pillage dont ont été l'objet les terrains des commissaires du port de Toronto. Vous avez vécu cette situation de l'intérieur.

Quel pourcentage des terrains qui ont été repris par la Ville servaient à des fins portuaires?

**M. D'Abramo:** Je ne puis vous donner le pourcentage. Nous avons effectivement repris des commissaires portuaires quelque 700 acres de terrain, dont la plus grande part était située dans le secteur industriel du port et aurait donc été classée comme servant à des fins industrielles. Ces acres de terrain n'avaient pas toutes un lien avec le port, mais c'était essentiellement l'intégralité des terrains que les commissaires du port de Toronto possédaient alors et exploitaient comme terrains industriels.

**Le sénateur Roberge:** À l'heure actuelle, est-il destiné à des utilisations industrielles ou résidentielles?

**M. D'Abramo:** Il sert toujours à des fins industrielles. Cela n'a pas changé.

Nous avons pris une portion de terrain le long de la rive nord, juste au nord de ce qui, sur votre carte, est la marina du port extérieur. Au moment où nous avons pris ce terrain, les commissaires du port avaient déjà convenu qu'on en ferait un parc. Par conséquent, c'était essentiellement un parc au moment où nous l'avons repris.

**Senator Roberge:** Did I understand correctly that you believe that Toronto has not enough volume to be a major port, and that you plan to utilize only 40 hectares for port usage?

**Mr. D'Abramo:** That was the recommendation of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. Their studies determined that it is possible to concentrate the Harbour Commissioners' activities related to the port on about 40 hectares of land. That is now known as Marine Terminal 51, which is marked on your map as well. I believe they were saying that what the THC provides as services could be concentrated there. We do have other port users that are located on their own land elsewhere in the port.

**Senator Roberge:** Has any thought been given to eventually joining forces with Oshawa, for example?

**Mr. D'Abramo:** I am not aware of that.

**Senator Roberge:** How would you react to Toronto's joining forces with Oshawa and having one port authority?

**Mr. D'Abramo:** I could not comment on that right now. I would prefer to understand it better before I commented.

**Senator Roberge:** It may be interesting for the Oshawa representatives here to think about that.

**Mr. D'Abramo:** If you are asking me whether I think it is a good idea, I have not really thought about it.

**Senator Forrestall:** When the commission was here the other day, they said the land was worth \$1.5 million per acre. Would you care to put a dollar value on this land? What is its value on the market?

**Mr. D'Abramo:** I do not as yet have an estimate such as the Toronto Harbour Commissioners have. We are in the process of determining the value of the lands which the city currently owns, but I do not yet have the figure.

**Senator Forrestall:** We were all a little shocked to hear terms like "rape and pillage". The Chairman cited five examples of miscarriage of justice on the Toronto waterfront, the first one having to do with that 29-acre plot. As far as I can gather, all that has been paid so far is \$225,000. Do you know about this?

**Mr. D'Abramo:** It was not clear in their presentation which lands they were speaking of, but there was a piece of land that the Toronto Harbour Commissioners had leased for 999 years to the Canadian Pacific Railway for railway purposes. They later agreed to amend the lease and allowed them to use it for railway purposes and any other purpose. So Canadian Pacific Railways had the use of the lands for 999 years for whatever purposes they wanted. I do not know what the value of such land would be.

**Le sénateur Roberge:** Est-ce que je me trompe ou avez-vous dit que Toronto n'a pas un volume suffisant pour être un grand port et que vous prévoyez n'utiliser que 40 hectares à des fins portuaires?

**M. D'Abramo:** C'était la recommandation de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Les études de la commission ont fait ressortir qu'il était possible de concentrer les activités portuaires des commissaires du port sur environ 40 hectares de terrain. Ce secteur est maintenant connu sous le nom de Terminal maritime 51, qui figure aussi sur votre carte. Je pense que la commission affirmait que ce que la CPT offrait comme service pouvait être concentré à cet endroit. Nous avons en fait d'autres utilisateurs portuaires qui ont leur propre terrain ailleurs dans le port.

**Le sénateur Roberge:** A-t-on pensé à unir les forces, par exemple avec Oshawa?

**M. D'Abramo:** Pas que je sache.

**Le sénateur Roberge:** Comment réagiriez-vous si Toronto se joignait à Oshawa pour qu'il n'y ait qu'une seule administration portuaire?

**M. D'Abramo:** Je ne peux faire de commentaire là-dessus pour l'instant. Je préfère examiner la question avant de faire les commentaires.

**Le sénateur Roberge:** Ce pourrait être matière à réflexion pour les représentants d'Oshawa ici présents.

**M. D'Abramo:** Si vous me demandez si je pense que c'est une bonne idée, je vous répondrai que je n'y ai pas vraiment pensé.

**Le sénateur Forrestall:** Lorsque les représentants de la commission étaient ici l'autre jour, ils ont déclaré que ce terrain avait une valeur de 1,5 million de dollars l'acre. Selon vous, quelle est la valeur monétaire du terrain? Est-elle établie d'après le marché?

**M. D'Abramo:** Je n'ai pas encore obtenu une estimation comme celle des commissaires du port de Toronto. Nous sommes en voie de déterminer la valeur des terrains que possède la Ville actuellement, mais je n'ai pas encore de chiffre.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons tous été un peu choqués de vous entendre parler de «pillage». La présidente a donné cinq exemples d'injustice concernant le secteur riverain de Toronto, la première ayant trait à ce terrain de 29 acres. D'après ce que je peux comprendre, tout ce qui a été payé jusqu'ici, c'est 225 000 \$. Que savez-vous de cette question?

**M. D'Abramo:** Leur exposé ne permettait pas d'établir clairement à quels terrains ils faisaient allusion, mais il y a un terrain que les commissaires portuaires avaient loué pour 999 ans au Canadien Pacifique pour des usages ferroviaires. Ils ont plus tard convenu de modifier le bail et permis d'utiliser le terrain pour des fins ferroviaires et d'autres fins. Ainsi, le Canadien Pacifique pouvait utiliser les terrains durant 999 ans pour y faire tout ce qu'il voulait. Je ne sais pas à combien s'établirait la valeur de ce terrain.



**Senator Forrestall:** I regret that there are not some elected officials here this morning who could come to grips with these issues. I have the impression that you do not really want to deal with them, and I do not blame you. You are a planner and a servant, as I guess we all are ultimately. My questions are not ones of planning; they are questions of process and what will happen with respect to Bill C-9.

**The Chairman:** I will have the letter distributed which Mr. D'Abramo read from the city councillor. There may be some explanations in that.

**Senator Forrestall:** I share Senator Roberge's concern with how quickly the witness read his presentation. The interpreter was having trouble keeping up with him. It was very difficult to follow the arguments without the written text in front of us.

Coming back to the land, there has been some concern expressed about the crossing to the city airport. The environmental assessment people are raising their eyebrows.

What happened to the idea of a tunnel?

**Mr. D'Abramo:** We are studying the issue of a fixed link to the airport and an environmental assessment proposing a drawbridge to the airport has been submitted to the federal authorities, and they are currently reviewing that environmental assessment. The mainland and the island are separated by 400 feet of water.

**Senator Forrestall:** Why was a tunnel ruled out? Was there a problem of access on the island?

**Mr. D'Abramo:** I believe the early studies examined the tunnel and concluded that the cost was too significant. It was about four times the cost of the bridge.

**Senator Forrestall:** Under other circumstances I would ask you in detail about Bill C-9 and how it would impact upon your city planning and the intentions of Toronto as an entity to proceed. Putting it simply, how will this legislation affect you? Will it be a disadvantage? Will it create difficulties for you or will it enhance your position?

**Mr. D'Abramo:** Certainly, speaking as a planner, one concern would be clause 48 in terms of the land use planning authority of this new port authority. It conjures up a situation that might suggest there will be a debate over who should prevail in terms of a plan for those lands. The question, of course, then becomes: What are the lands?

**Senator Forrestall:** That is a concern of all of us. The estimate came in of \$1.5 million per acre. We are certainly looking at a significant amount of money. If a taxpayer in Ecum Secum, Nova Scotia, for instance, paid a little bit of that, he might wonder if he would ever get any of it back.

As someone who is not a partisan, elected person, I must say I share the same concern. It is a pillage and a rape, but I feel that it is pretty bad to have this kind of fight going on, with the rest of the country watching you fight this way, over what may not

**Le sénateur Forrestall:** Je regrette qu'il n'y ait pas un élu ici ce matin qui pourrait nous expliquer ces questions. J'ai l'impression que vous ne voulez pas vraiment vous y attacher, et je ne vous blâme pas. Vous êtes urbaniste et fonctionnaire, tout comme nous, en définitive. Mes questions ne concernent pas l'urbanisme; ce sont des questions de procédure, et elles concernent ce qui se passera avec le projet de loi C-9.

**La présidente:** Je ferai distribuer la lettre de la conseillère municipale que M. D'Abramo a lue. On pourrait y trouver certaines explications.

**Le sénateur Forrestall:** Comme le sénateur Roberge, je trouve moi aussi que le témoin a lu très rapidement son mémoire. L'interprète avait de la difficulté à le suivre. C'est très difficile de suivre les arguments quand on n'a pas le texte écrit devant nous.

Pour en revenir aux terrains, certaines préoccupations ont été exprimées concernant la traverse jusqu'à l'aéroport municipal. Les responsables de l'évaluation environnementale sourcilent.

Qu'est-il arrivé de l'idée de construire un tunnel?

**M. D'Abramo:** Nous étudions la question d'un lien fixe avec l'aéroport, et une évaluation environnementale proposant un pont-levis menant à l'aéroport a été soumise aux autorités fédérales, qui procèdent actuellement à l'examen de l'évaluation environnementale. L'île est séparée de la terre ferme par 400 pieds d'eau.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi a-t-on écarté l'idée d'un tunnel? Y avait-il un problème d'accès à l'île?

**M. D'Abramo:** Je pense que les premières études ont examiné l'idée d'un tunnel et conclu que le coût était trop important. C'était au moins quatre fois plus cher que le pont.

**Le sénateur Forrestall:** En d'autres circonstances, je vous poserais des questions détaillées sur les répercussions du projet de loi C-9 pour l'urbanisation et sur les intentions qu'a Toronto d'aller de l'avant. En termes simples, en quoi ce projet de loi vous touche-t-il? Sera-t-il un inconvénient? Vous causera-t-il des problèmes ou améliorera-t-il votre position?

**M. D'Abramo:** Certes, sur le plan de l'urbanisme, l'article 48 est préoccupant, puisqu'il concerne les pouvoirs de planification de l'utilisation des terres de cette nouvelle administration portuaire. Il donne lieu à une situation qui donne à croire qu'il pourrait y avoir un débat quant à qui devrait avoir préséance pour la planification de l'utilisation de ces terres. Évidemment, la question se pose alors ainsi: quelles sont donc les terres?

**Le sénateur Forrestall:** C'est une préoccupation pour nous tous. L'estimation qui a été faite en fixait la valeur à 1,5 million de dollars l'acre. Il s'agit certes d'une importante somme. Si un contribuable d'Ecum Secum, en Nouvelle-Écosse, par exemple, en payait une petite partie, il pourrait se demander s'il en récupérerait un jour quoi que ce soit.

En ma qualité de personne élue non partisane, je dois dire que je partage la même inquiétude. Il y a eu pillage, mais j'estime qu'il est vraiment mauvais que ce genre de lutte se poursuive, que le reste du pays nous regarde nous battre ainsi, à propos de ce qui

necessarily be your money. It may very well be the Canadian taxpayers' money; that has not been clearly established yet.

**Senator Bryden:** Mr. D'Abramo, did you tell the committee why Councillors Layton, Chow and McConnell were not able to come?

**Mr. D'Abramo:** Yes, I explained that at the very beginning. There is a special meeting of council to discuss this year's budget. They began actually on Tuesday and they are now winding up in the crucial voting stage.

**Senator Bryden:** Today?

**Mr. D'Abramo:** Yes.

**Senator Bryden:** If we rescheduled the meeting in order to give them the opportunity to appear next week, would they be able to come?

**Mr. D'Abramo:** I can certainly ask them.

**Senator Bryden:** We might take that under consideration, Madam Chairman, if you do not mind.

I certainly am not in the business of shooting the messenger, having been a messenger a number of times myself, but do you know what the position of the government of the City of Toronto is today on this bill?

**Mr. D'Abramo:** The current position of the City of Toronto is essentially that it opposes the passing of this bill.

**Senator Bryden:** They are opposed to it?

**Mr. D'Abramo:** They are opposed to it, yes.

**Senator Bryden:** As I understood it, Madam Chairman, you referred to a letter from the mayor saying he was not opposed to the bill.

**The Chairman:** The letter I read was from a city councillor. I referred to an article in *The Toronto Star* in which the mayor was asking them to stop fighting the take-over and urging them to support the bill.

**Mr. D'Abramo:** To explain where that came from, the council passed several motions, beginning with a motion stating that they were opposed to Bill C-9. It also passed a motion requesting the mayor to meet with the minister and any of the GTA ministers to discuss this issue. I believe the mayor is now reporting back, having met with the minister, and urging council to cooperate, I suppose. I cannot remember what exactly his words were in the article. Whatever proposal he might have has not been put before city council at this time, but council did request the mayor to meet with the minister.

**The Chairman:** Should we hear the city councillors at different times? They would not yet have discussed it with the city council and the mayor prior to coming here next week, would they?

n'est pas nécessairement votre argent. Ce peut très bien être l'argent des contribuables canadiens; cela n'a pas encore été clairement établi.

**Le sénateur Bryden:** Monsieur D'Abramo, avez-vous dit au comité pourquoi les conseillers Layton, Chow et McConnell n'ont pu venir?

**M. D'Abramo:** Oui, je l'ai expliqué au tout début. Il y a une réunion extraordinaire du conseil concernant le budget de cette année. En fait, la réunion a commencé mardi, et ils en sont actuellement à l'étape cruciale du vote.

**Le sénateur Bryden:** Aujourd'hui?

**M. D'Abramo:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Si nous reportons la réunion pour qu'ils puissent avoir l'occasion de comparaître la semaine prochaine, pourraient-ils venir?

**M. D'Abramo:** Je peux certainement le leur demander.

**Le sénateur Bryden:** Nous pourrions prendre cela en considération, madame la présidente, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Ce n'est certes pas moi qui vais tirer sur le messenger, ayant moi-même été messenger un certain nombre de fois, mais connaissez-vous la position actuelle des dirigeants de la Ville de Toronto au sujet de ce projet de loi?

**M. D'Abramo:** À l'heure actuelle, la position du conseil municipal de la Ville de Toronto est essentiellement qu'il s'oppose à l'adoption de ce projet de loi.

**Le sénateur Bryden:** Il s'y oppose?

**M. D'Abramo:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** D'après ce que je comprends, madame la présidente, vous avez fait allusion à une lettre de la mairesse selon laquelle elle ne s'opposait pas au projet de loi.

**La présidente:** La lettre que j'ai lue provenait d'un conseiller municipal. J'ai fait allusion à un article du *Toronto Star* dans lequel la mairesse les invitait à cesser de s'opposer à la prise de contrôle et à appuyer le projet de loi.

**M. D'Abramo:** Je vais vous en expliquer la raison: le conseil a adopté plusieurs motions, à partir d'une motion affirmant que nous nous opposions au projet de loi C-9. Il a aussi adopté une motion demandant à la mairesse de rencontrer le ministre et tout autre ministre concerné par le grand Toronto pour discuter de cette question. Je pense que la mairesse présente maintenant son rapport, après avoir rencontré le ministre et pressé le conseil de coopérer, je suppose. Je ne peux me rappeler exactement les termes utilisés dans l'article. Quelle qu'ait été la proposition, elle n'a pas été soumise au conseil municipal à l'époque, mais le conseil a bel et bien demandé à la mairesse de rencontrer le ministre.

**La présidente:** Devrions-nous entendre les conseillers municipaux à un autre moment? Ils n'auront pas encore discuté de la question avec le conseil municipal et la mairesse avant de venir ici la semaine prochaine, n'est-ce pas?



**Mr. D'Abramo:** If it is next week that you want them here, no. You must wait until the next council meeting.

**Senator Bryden:** When is that?

**Mr. D'Abramo:** I believe it is in perhaps one or two weeks. I would need to check. I do not have that information with me.

**Senator Bryden:** When there are very significant matters to be discussed, sometimes special meetings are called. For my part, I would like to know. Being from the Maritimes it is kind of fun to watch the fight, but, on the other hand, this is a major city in our country. As Senator Forrestall said, the allegations made by the harbour commission are really quite serious. It appears to me, just from the outside, that at best the position of the city government is unsettled at the moment. You have a position taken once, but it appears as though that may be shifting with the mayor talking to others.

It would be useful for this committee if someone could appear before us and tell us what the position of the City of Toronto is in relation to the bill. It would be nice if it was the mayor, who seems to be the appropriate officer.

**Mr. D'Abramo:** You do have the current position of council right now. I think what you are asking is this: should council debate this again, you would like to know their position; but right now their position is clear; they are opposed to this bill.

**Senator Bryden:** Except for the mayor?

**Mr. D'Abramo:** I cannot answer that.

**Senator Bryden:** I will not pursue it.

**The Chairman:** Could the three councillors not have come here today and let the others deal with the budget? Could they not have come today, if it was that important to them?

**Mr. D'Abramo:** I imagine, Madam Chairman, that it is important. I can only suggest that. I did talk to them and they told me their preference was to be at the meeting of city council in order to be there for the voting on the city budget.

**Senator Forrestall:** Could our clerk make certain, when he checks back, that they understand that we want someone to come and address these five deficiencies and we want someone to respond to the very serious allegations of land grabbing. You can do all the block developing you want to do, but let us not do it at the expense of the nation and let us not make ourselves so ridiculous that our credibility goes down the river. I wish to ensure that someone comes and answers those five concerns, and there are three or four others as well.

I wish to find out the value of the land and who stands to gain. What does the City of Toronto stand to lose in terms of grants, grants in lieu of taxes or otherwise? It is very important that we understand that, because, as we try to sort out a way of resolving the problems, we must consider the Assessment Review Act.

**M. D'Abramo:** Si vous prévoyez les faire venir la semaine prochaine, alors non. Vous devez attendre jusqu'à la prochaine réunion du conseil.

**Le sénateur Bryden:** Quand est-elle prévue?

**M. D'Abramo:** Je pense qu'il y en a une la semaine prochaine ou dans deux semaines. Il faudrait que je vérifie. Je n'ai pas cette information avec moi.

**Le sénateur Bryden:** Lorsqu'il y a des questions très importantes à débattre, on convoque parfois des séances extraordinaires. En ce qui me concerne, j'aimerais savoir. Comme je viens des Maritimes, c'est plutôt amusant d'assister à la bataille, mais, par contre, il s'agit d'une importante ville de notre pays. Comme l'a dit le sénateur Forrestall, les allégations formulées par la commission portuaire sont vraiment très graves. À moi qui suis de l'extérieur, il me semble juste de dire que la position des autorités municipales est, au mieux, délicate pour l'instant. Vous avez déjà adopté une position, mais il me semble qu'elle pourrait se modifier avec ce que dit la mairesse aux autres.

Ce serait utile pour le comité si quelqu'un comparait devant nous pour nous expliquer la position de la Ville de Toronto à l'égard du projet de loi. Ce serait bien si c'était la mairesse; elle semble être la personne compétente.

**M. D'Abramo:** Vous connaissez bel et bien la position du conseil en ce moment. Je pense que ce que vous me demandez, c'est ceci: le conseil devrait-il débattre de la question à nouveau? Vous voudriez connaître sa position, mais à l'heure actuelle, sa position est claire: il s'oppose au projet de loi.

**Le sénateur Bryden:** Sauf la mairesse?

**M. D'Abramo:** Je ne peux répondre à cette question.

**Le sénateur Bryden:** Je n'irai pas plus loin.

**La présidente:** Les trois conseillers n'auraient-ils pas pu venir ici aujourd'hui et laisser les autres s'occuper du budget? N'auraient-ils pas pu venir aujourd'hui si cela est important pour eux?

**M. D'Abramo:** J'imagine, madame la présidente, que c'est important. C'est aussi loin que je peux m'avancer. Je leur ai parlé et ils m'ont dit qu'ils préféreraient assister à la réunion du conseil municipal afin de pouvoir voter sur le budget de la Ville.

**Le sénateur Forrestall:** Notre greffier pourrait-il veiller, lorsqu'il vérifiera, à ce qu'ils comprennent que nous voulons que quelqu'un vienne et nous parle des cinq lacunes? Nous voulons que quelqu'un réagisse aux très sérieuses allégations d'extorsion de terrains. Vous pouvez faire tout l'aménagement foncier que vous souhaitez, mais ne le faites pas au détriment de la nation et n'agissez pas de façon si ridicule que notre crédibilité s'en trouve entachée. J'aimerais que quelqu'un vienne et réponde à ces cinq préoccupations, et à trois ou quatre autres aussi.

J'aimerais découvrir la valeur des terres et savoir qui en tire profit. Que risque de perdre la Ville de Toronto en ce qui concerne les subventions, les subventions tenant lieu de taxe et ainsi de suite? C'est très important que nous le comprenions, parce que tandis que nous cherchons une façon de résoudre les problèmes, il nous faut étudier la Loi sur l'évaluation foncière.

You are the planner. You will know now that Bill C-9 grants exemptions; if you divest it, then you will, for instance, have a group of one, assisted by two friends, making all the environmental assessment reviews, and there will be nothing to trigger a public and open assessment of the work that must be done. These are serious problems and I hope they can come prepared to give us their best advice.

**The Chairman:** Thank you Mr. D'Abramo for your presentation.

The next panel of witnesses is from the City of Hamilton, Mayor Robert Morrow, Alderman Bob Charters and City Solicitor Patrice Noé Johnson.

**Mr. Robert Morrow, Mayor, City of Hamilton:** Honourable senators, we welcome the opportunity to be here and we thank you for your time. We consider this to be a very important issue for the future of our community and certainly for communities across the country.

Bill C-9 recognizes existing aboriginal or treaty rights of the aboriginal peoples of Canada. This bill directly affects the City of Hamilton, which has had proprietary rights over the harbour since before Confederation. In 1912, our predecessors brought to Parliament a petition asking that the government of the Dominion of Canada partner with them in creating a mechanism that would develop all aspects of Hamilton harbour.

The City of Hamilton has been vested with the rights over its harbour since our original charter in 1846, when we were incorporated as a city. This was confirmed by the Baldwin Act of 1849. The city recognized the shipping potential of the harbour and the constitutional powers of the dominion government over shipping and navigation. We saw the potential and the government agreed. That was the genesis of the Hamilton Harbour Commission.

The Hamilton Harbour Commissioners Act of 1912 provides in section 14 that the commissioners:

...may hold, take, develop and administer on behalf of the City of Hamilton ... the dock property and water lots owned by the City of Hamilton in the harbour as defined by this Act, and all other property which may be placed under the jurisdiction of the (Commissioners).

This is confirmed as the original intent of the legislation by newspaper reports in July of 1912, quoting the first harbour commissioner, Chairman Guy, and the local MP, Mr. Stewart, as, at different times, referring to "the Trust".

Section 16 of that act provides that any surplus profits after covering the costs of the commissioners' operations shall be the property of the City of Hamilton and shall be paid over by the commissioners to the city treasurer.

Vous êtes l'urbaniste. Vous savez maintenant que le projet de loi C-9 accorde les exemptions; si vous le rejetez, vous aurez, par exemple, un groupe où une personne procédera, avec l'aide de deux amis, à tous les examens d'évaluation environnementale, et rien ne pourra susciter un examen ouvert et public du travail qui doit être fait. Ce sont là de graves problèmes, et j'espère qu'ils peuvent venir nous donner leurs meilleurs conseils.

**La présidente:** Merci, monsieur d'Abramo, de votre exposé.

Le prochain groupe de témoins provient de la Ville de Hamilton; il s'agit du maire, Robert Morrow, qui est accompagné de Bob Charters, conseiller municipal et de Patrice Noé Johnson, procureure de la Ville.

**M. Robert Morrow, maire de Hamilton:** Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'être ici et nous vous remercions du temps que vous nous accordez. Nous considérons qu'il s'agit là d'une très importante question pour l'avenir de notre collectivité et, indubitablement, pour celles de tout le pays.

Le projet de loi C-9 reconnaît les droits autochtones existants ou les droits issus de traités des peuples autochtones du Canada. Le projet de loi affecte directement la Ville de Hamilton, qui a des droits de propriété sur le port depuis la Confédération. En 1912, nos prédécesseurs ont déposé une pétition demandant au gouvernement du Dominion du Canada de participer avec eux à la création d'un mécanisme qui permettrait de mettre en valeur tous les aspects du port de Hamilton.

La Ville de Hamilton a obtenu les droits sur son port depuis l'établissement de sa charte originale en 1846, année où notre ville s'est constituée en société. Ces intérêts ont été confirmés par la Loi Baldwin de 1849. La Ville a reconnu le potentiel que représentait le port pour l'expédition des marchandises et les pouvoirs constitutionnels du gouvernement du Dominion sur le transport des marchandises et la navigation. Nous avons vu le potentiel, le gouvernement a accepté. De là est née la Commission portuaire de Hamilton.

La Loi sur les commissaires du port de Hamilton de 1912 prévoit, à l'article 14, que les commissaires:

... détiennent, prennent, mettent en valeur et administrent au nom de la Ville de Hamilton [...] les propriétés rattachées au quai et les plans d'eau dont la Ville de Hamilton est propriétaire dans le port au sens où l'entend la présente Loi, ainsi que toute autre propriété qui peut être placée sous la compétence des (commissaires).

L'intention initiale exprimée par cette disposition de la loi se confirme par les articles parus dans les journaux de juillet 1912, citant le premier commissaire portuaire, le président Guy, et le député local, M. Stewart, qui ont, à un moment différent, fait allusion à «la fiducie».

L'article 16 de la Loi prévoit que tout profit excédentaire sera remis, une fois payés les coûts des activités des commissaires, à la Ville de Hamilton et doit être remis par les commissaires au trésorier de la Ville.



Our predecessors appeared before parliamentary committees on October 30 and December 18, 1963, when the government considered Bill S-38, legislation to provide for harbour commissions. Our mayor, Victor K. Copps, spoke in opposition to an attempt to repeal the 1912 act, similar to what you are considering today.

In 1951, we had asked the Hamilton Harbour Commission to manage our public bathing beaches and our act was amended to include, in the incorporated powers of the port managers, recreation, in order that they could run an amusement park for us on the beach strip.

In 1978, once again, we were before the Senate committee when Parliament was considering Bill C-6, proposed legislation respecting Canadian ports. Representatives at that time reminded the committee, as those before had so eloquently and with such passion, that the city enjoys a unique history in relationship with its harbour and how it is managed.

We also appeared before the House of Commons committee considering Bill C-44, a predecessor to this bill under the previous administration. The thrust of our position was to defend the provincial interest in all matters of a local nature, such as property tax and land use. At that time, the city had been exempted from the new legislation in one form or another.

We appear before you today, as we have in the past, to preserve our interests and rights as beneficiaries of this great trust.

With the inclusion of Hamilton in this proposed legislation, we appear on the same footing as our predecessors, harking back to the unique history and legal relationship of the harbour and the city. The relationship is demonstrated by the group that manages our asset and keeps the port viable for shipping. We can only hope to be as persuasive as they were. We believe our position is even stronger.

Some may wish to ignore, others may wish to forget, but we return to Parliament yet again to keep our history, ideals, rights and vision for this most precious of resources very much alive. All of the previous exclusions from federal harbour and port legislation have confirmed our status. We return to Parliament to preserve that status.

The special relationship the city has with its harbour is a matter of record. Some 86 years ago, a managing corporation was established to enable that organization to develop our harbour into a port of national distinction. The city deeded title to the harbour to the commissioners, subject to the legislation, in trust. We granted them \$500 to set up shop and even during the depression years gave them annual grants from \$10,000 to \$12,000 to offset cargo fees in order to keep the dream alive.

Nos prédécesseurs ont comparu devant des comités parlementaires le 30 octobre et le 18 décembre 1963, au moment où le gouvernement étudiait le projet de loi S-38, portant création des commissions portuaires. Notre maire, Victor K. Copps, s'est opposé à une tentative d'abroger la loi de 1912, tout comme celle que vous étudiez aujourd'hui.

En 1951, nous avons demandé à la Commission portuaire de Hamilton d'administrer nos plages publiques, et notre loi a été modifiée de façon à inclure les loisirs dans les pouvoirs des gestionnaires de port, de façon à ce qu'un parc d'attraction puisse être installé pour nous sur la plage.

En 1978, une fois encore, nous avons comparu devant le comité sénatorial lorsque le Parlement a étudié le projet de loi C-6, qui concernait les ports canadiens. Les représentants de l'époque ont rappelé aux membres du comité, avec l'éloquence et la passion de ceux qui les ont précédés, que la Ville entretient une relation historique et unique avec son port et son mode de gestion.

Nous avons aussi comparu devant le comité de la Chambre des communes chargé d'étudier le projet de loi C-44, qui a précédé le projet de loi actuel dans l'administration précédente. Essentiellement, notre position consistait à défendre les intérêts de la province pour toutes les questions de nature locale, par exemple la taxe foncière et l'utilisation des terres. À l'époque, la Ville avait été exemptée de l'application de la nouvelle loi d'une façon ou d'une autre.

Nous comparaissons devant vous aujourd'hui, comme nous l'avons fait dans le passé, pour préserver nos intérêts et nos droits à titre de bénéficiaires de cette grande fiducie.

Avec l'inclusion de Hamilton dans ce projet de loi, nos arguments sont les mêmes que ceux de nos prédécesseurs, et concernent l'histoire unique et la relation juridique du port et de la ville. Cette relation se manifeste dans les activités du groupe qui administre nos actifs et fait en sorte que le port demeure viable pour l'expédition des marchandises. Nous ne pouvons qu'espérer être aussi convaincants qu'ils l'ont été. Nous estimons que notre position est encore plus solide.

Certains peuvent choisir de ne pas en tenir compte et d'autres peuvent l'oublier, mais nous revenons encore une fois au Parlement pour maintenir notre histoire, nos idéaux, nos droits et notre vision de cette ressource des plus précieuses. Toutes les exclusions antérieures des lois fédérales concernant les ports et les havres ont confirmé notre statut. Nous revenons au Parlement pour préserver ce statut.

La relation particulière qui unit la Ville à son port est bien connue. Il y a quelque 86 ans, une société de gestion a été créée pour permettre à cette organisation de faire de notre port une installation qui se distinguerait de celles du reste du pays. La Ville a cédé le port en fiducie aux commissaires, sous réserve des dispositions de la loi. Nous leur avons accordé 500 \$ pour s'installer et, même durant les années de la grande crise économique, leur avons accordé des subventions annuelles de 10 000 \$ à 12 000 \$ pour compenser les droits de cargo et faire en sorte que leur rêve puisse se réaliser.

For the past 86 years, the media have recorded the disputes and resolutions between beneficiary and trustee. By July 1912, we had resolved the first of many such cases. One may refer to this as an adversarial relationship. It is very clearly dynamic; there is no question about that. It has created and enhanced a thriving harbour of great beauty, despite a blight that the community continues to clean up with notable success. Nowhere can you find a clearer example of competing uses coexisting. This is our challenge, and on behalf of the city and its people we come to you echoing our forebears and forerunners.

There is a distinction to be made here. While the harbour is a significant part of the St. Lawrence Seaway, since the Seaway was extended beyond Port Credit in 1958, both the Seaway and the port have both natural and market limitations. However, in respect of scenery and environment, the link between our harbour and the city holds enormous potential and is of real and vital importance to our future. That potential is limited only by human vision. We have one vision; another vision might be a restriction with uncanny depths.

The bill before you has swept our harbour into the bin with other national ports without recognizing our pre-Confederation status or unique legislation. Bill C-9 as it stands could lead us to litigation. We have been there before. Litigation could jeopardize the entire scheme of the national marine policy if it failed to recognize the special trust-interest of the City of Hamilton in our port. Such exposure to risk, not to mention the risk itself, is unnecessary and short-sighted.

Through the auspices of the office of the Honourable Sheila Copps, member of Parliament for Hamilton East, and through our own civic efforts, the City of Hamilton continues a lively and insistent dialogue with the current managers of our harbour. So we are not totally without a dialogue, even if it is sometimes unsatisfactory.

Perhaps we have not had sufficient time to meet the national time lines, but to call short these dialogues by passing this proposed legislation would be an egregious mistake. There would be no winners, consensus or resolution. Without meaningful discussions between the local and federal authorities, the same two parties that talked in 1912, there can be no resolution.

At this time, the current managers and harbour commissioners must be pushed every inch of the way to cooperate with us in achieving a vision that is very keenly held by the people of our community. They continue to worry that they will be sued personally for lifting the smallest finger to help at any juncture.

There would seem to be a concerted effort on the part of ports across the country to undercut and attack those who are trying to advance our communities and push forward civilization, as it were, instead of pulling it back. That is unfortunate. That

Au cours des 86 dernières années, les médias ont consigné les conflits et les résolutions entre le bénéficiaire et le fiduciaire. En juillet 1912, nous avons résolu la première de nombreuses affaires de ce genre. On pourrait parler dans ce cas de relation antagoniste. Elle est très manifestement dynamique; cela ne fait pas de doute. Elle a permis de créer et de mettre en valeur un port progressiste d'une grande beauté, malgré un quartier délabré que la collectivité continue de nettoyer avec un succès appréciable. Nulle part pouvez-vous trouver un exemple plus manifeste de la coexistence d'utilisations contraires. C'est là notre défi, et au nom de la Ville et de ses citoyens, nous venons nous faire l'écho de nos ancêtres et de nos précurseurs.

Il y a une distinction à faire dans ce cas. Même si le port est une partie importante de la Voie maritime du Saint-Laurent, puisque la Voie maritime a été prolongée au-delà de Port Credit en 1958, la Voie maritime et le port ont tous deux des limites naturelles et commerciales. Cependant, en ce qui touche le paysage et l'environnement, le lien entre notre port et la ville présente un potentiel énorme et est d'une importance véritable et vitale pour notre avenir. Ce potentiel n'est limité que par la vision humaine. Nous avons une vision; une autre vision pourrait s'assortir de restrictions aux effets insoupçonnés.

Le projet de loi que vous étudiez a mis dans le même bain notre port et d'autres ports nationaux, sans reconnaître ce qu'il était avant la Confédération ni tenir compte de dispositions législatives uniques. Le projet de loi C-9 pourrait, dans sa forme actuelle, nous mener en cour. Nous y avons déjà été. Une poursuite pourrait compromettre la politique maritime nationale tout entière si celle-ci ne reconnaît pas les intérêts fiduciaires particuliers qu'a la Ville de Hamilton envers son port. Une telle exposition à ce risque, sans parler du risque proprement dit, est inutile et dénote une politique à courte vue.

Grâce aux bons services de l'honorable Sheila Copps, députée fédérale de Hamilton-Est, et au civisme déployé chez nous, la Ville de Hamilton maintient un dialogue animé et constant avec les gestionnaires actuels de notre port. C'est donc dire que le dialogue n'est pas complètement absent, même s'il est parfois insatisfaisant.

Peut-être que nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour respecter les échéanciers nationaux, mais ce serait une erreur impardonnable de couper court au dialogue en adoptant ce projet de loi. Il n'y aura ni gagnant, ni consensus, ni règlement du litige. Sans discussion digne de ce nom entre les autorités locales et fédérales, les deux parties qui ont justement eu des pourparlers en 1912, on ne saurait régler les problèmes.

À l'heure actuelle, les gestionnaires et les commissaires portuaires doivent être incités de toutes les façons possibles à collaborer avec nous pour concrétiser une vision que prônent résolument les gens de notre collectivité et continuent de craindre d'être personnellement poursuivis pour avoir simplement contribué un tant soit peu à corriger les problèmes.

Il semble y avoir un effort concerté de la part des ports de tout le pays pour piéger et attaquer ceux qui tentent de faire avancer nos collectivités et progresser la civilisation plutôt que de reculer. C'est très malheureux. Cet effort concerté se fait aux dépens du



concerted effort is expended at the expense of the people, of our democratic institutions and of communities like ours, which has laboured unstintingly to clean up its harbour. We are the traditional home of Canada's industry; we are Canada's national industrial capital. We have had both pollution and environmental desecration, and we have cleaned that up without help from this particular entity which is right in the middle of our community. On the contrary, at the very time when some improvement is needed, every effort is being expended and used on their part to prevent improvement and change.

I am sorry to have to say this but I can see this happening in other communities in Canada as well.

Over the past decades, you have been given the numbers, in dollars and cents, with which to calculate the respective financial contributions of the City of Hamilton and of the federal government towards the development and maintenance of Hamilton Harbour. There have been disputes about those numbers — the omission of provincial grants, the accreditation of property taxes, as if it is a contribution and not payment for services of the community for fire suppression, roads, sewers, water, garbage, education, et cetera. Even with these errors, the city's position remains unassailable and its contribution decisive.

However, the picture is incomplete. The city is its people and its natural and legal assets. This issue is not resolved by reduction to numbers. Our approach to the harbour is one of totality, enveloping the total community relationships; it does not reduce matters to dollars and cents, but encompasses community acceptance. Since 1986, for instance, thousands of local residents have participated directly in the restoration of the Hamilton Harbour ecosystem. Children from 240 classrooms throughout the city are growing cattails in the west harbour. Industries, school children, and residents of all ages have joined together to restore the environmental habitat of the common tern. We enjoy a direct link to our harbour.

There are documents already before you, placed there by our predecessors, that estimate the financial value of the city's asset in the harbour. We are currently carrying on an in-depth review of the harbour investment as outlined in the legislation and supported by case law. We are also responding to our challenge in a dynamic environment that is specially tailored to Hamilton.

We would ask you to review the history and review the legislation. We ask that you help us to implement a plan for our harbour that will recognize its successes in the shipping industry of the Seaway, and that will also support the greening of our environment and the renewal of public participation in all activities on the harbour. Change is part of the dynamism. Change is inevitable. Shipping in our harbour should pay its fair stipend to the national port system as part of the Seaway. The rest of the harbour should meld more closely with the total community.

peuple, de nos institutions démocratiques et de collectivités comme la nôtre, qui a travaillé sans relâche pour nettoyer son port. Nous sommes le berceau traditionnel de l'industrie canadienne; nous sommes la capitale industrielle nationale du Canada. Nous avons été aux prises avec de la pollution et des dégâts environnementaux, et nous avons tout nettoyé sans l'aide de cette entité particulière qui est au centre même de notre collectivité. Au contraire, au moment même où il faut de l'amélioration, ils font tout leur possible pour s'opposer à l'amélioration et au changement.

Je suis désolé de devoir le dire, mais je constate que cela se produit également dans d'autres collectivités du Canada.

Au cours des dernières décennies, on vous a donné des chiffres, en dollars et en cents, pour calculer les contributions financières respectives de la Ville de Hamilton et du gouvernement fédéral pour la mise en valeur et l'entretien du port de Hamilton. Ces chiffres ont suscité des conflits: omission des subventions provinciales, façon de considérer les taxes foncières comme s'il s'agissait d'une contribution et non d'un paiement pour les services collectifs comme la lutte aux incendies, les routes, les égouts, les aqueducs, l'enlèvement des ordures, l'éducation, et ainsi de suite. En dépit de ces erreurs, la position de la Ville demeure incontournable, et sa contribution, décisive.

Cependant, le portrait n'est pas complet. La ville est formée de ses habitants et de ses actifs naturels et juridiques. On ne saurait régler la question en la ramenant à une affaire de chiffres. Dans le cas du port, notre démarche est globale, et elle tient compte de l'ensemble des relations communautaires; elle ne ramène pas la question à une affaire d'argent et l'assimile plutôt à une affaire d'acceptation communautaire. Depuis 1986, par exemple, des milliers de résidents locaux ont participé directement à la restauration de l'écosystème du port de Hamilton. Des enfants de 240 salles de classe de toute la ville cultivent du roseau dans la partie ouest du port. Des industries, des écoliers et des résidents de tous âges ont uni leurs forces pour restaurer l'habitat environnemental de la sterne commune. Nous aimons avoir un lien direct avec notre port.

Vous avez déjà à votre disposition des documents, qui vous ont été remis par ceux qui nous ont précédés, dans lesquels on estime la valeur financière des actifs de la Ville dans le port. Nous procédons actuellement à un examen approfondi des investissements portuaires décrits dans les dispositions législatives et appuyés par la jurisprudence. Nous relevons aussi ce défi dans ce contexte dynamique spécialement adapté à Hamilton.

Nous vous demandons d'examiner l'historique et de passer en revue le projet de loi. Nous vous demandons de nous aider à mettre en oeuvre un plan pour notre port qui reconnaisse le succès qu'il a connu dans l'industrie du transport des marchandises sur la Voie maritime et qui appuie également le nettoyage de notre environnement et le renouvellement de la participation du public à toutes les activités portuaires. Le changement fait partie du dynamisme. Le changement est inévitable. Le transport des marchandises dans notre port permettra à notre réseau portuaire national et à notre voie maritime de toucher une juste rétribution. Le reste du port devrait être en synergie plus étroite avec l'ensemble de la collectivité.

The harbour as it is currently managed must be redefined. This redefinition will be effected by the letters patent or by an amendment to the 1912 act. One way or another, we will have change. The provincial sphere must be protected. That has so much to do with appropriate planning for the future and the bringing to bear of the kind of vision that people of our community have for our waterfront and harbour areas. This must be done and can be done by a redefinition of port powers in the letters patent to ensure that they do not conflict with provincial interests.

We have offered our assistance in the drafting of the letters patent template for the ministry, but we have been turned away. We learned, with some anger on our part, that the harbour commission staff is very much involved in the development of the letters patent under the aegis of the Port of Vancouver. They have a direct pipeline into that. They are having their say, but the 320,000 people of our community are not having their say at the moment, and that must change.

While other cities and provinces may be interested in our ideas about the letters patent, we have not been included or even allowed to see the document that is under development which will so vitally affect our trust and our provincial spheres.

We come before you today, as we did in 1912, to make our position known and to make our submission. We respectfully request the following:

First, that you defer the inclusion of Hamilton in this act and refer the letters patent for the proposed Hamilton Port Authority to the minister and to the City of Hamilton; and that, upon resolution between the city and the minister of the key incorporation issues, including transfer of assets and in particular with regard to powers, that infringe upon provincial interests, if any, the letters patent be reported to the Senate for enactment.

Second, in the alternative, that you delete Hamilton from the bill entirely.

In the absence of some movement by the Senate on this issue, and without agreement on the scope of powers and assets — and without discussion there can be no agreement, the trust will become a burden upon the new Hamilton Port Authority. All rights and liabilities of non-federal property are assumed by the new port authority under the bill and hence the port authority would be encumbered with the trust. Any deterioration of our trust would be tantamount to an expropriation, and the courts will be called upon to determine the price tag.

Our request of you today is to avoid this unnecessary upheaval and to maintain the integrity of the national marine policy and the constitutional division of powers.

I will add, in case you did not know, that there is a constant fight between community and harbour commissioners. The community is always trying to achieve its vision. I would hope you realize we have what I might refer to as the third-strongest

La formule de gestion actuelle du port doit être redéfinie. Cette redéfinition pourra se concrétiser par les lettres patentes ou par une modification de la loi de 1912. D'une façon ou d'une autre, nous assisterons à des changements. La sphère provinciale doit être protégée. Cela a un lien si étroit avec une planification appropriée pour l'avenir et la concrétisation du genre de vision que les gens de notre collectivité ont de notre secteur riverain et des zones portuaires. Cela doit être fait, et on pourra y arriver en redéfinissant les pouvoirs conférés au port dans les lettres patentes pour veiller à ce qu'ils ne soient pas contraires aux intérêts de la province.

Nous avons offert notre aide au ministère pour la rédaction des lettres patentes, mais on l'a refusée. Nous avons appris à notre grand déplaisir que les employés de la commission portuaire participent énormément à la rédaction des lettres patentes, sous l'égide du port de Vancouver. Ils y contribuent directement. Ils ont leur mot à dire, et les 320 000 personnes de notre collectivité n'ont pas voix au chapitre pour le moment, et il faut que ça change.

Même si d'autres villes et provinces peuvent être intéressées par nos idées concernant les lettres patentes, on ne nous a pas consultés et on ne nous a même pas permis de voir le document qui est en cours de rédaction et qui aura un effet si capital sur notre fiducie et nos sphères provinciales.

Nous venons vous voir aujourd'hui, comme nous l'avons fait en 1912, pour vous faire connaître notre position et vous présenter notre mémoire. Nous demandons respectueusement ce qui suit:

Tout d'abord, nous vous demandons de retarder l'inclusion de Hamilton dans cette loi et d'adresser les lettres patentes de l'administration portuaire proposée de Hamilton au ministre et à la Ville de Hamilton; de plus, après le règlement, par la Ville et le ministre, des principaux problèmes touchant la constitution en société, y compris le transfert des actifs et, en particulier, les pouvoirs contraires aux intérêts de la province, le cas échéant, que les lettres patentes soient renvoyées au Sénat pour promulgation.

Ensuite, comme solution de rechange, nous vous demandons de rayer totalement Hamilton du projet de loi.

En l'absence d'une réaction du Sénat sur cette question, et sans entente quant à la portée des pouvoirs et des actifs — et sans discussion, il ne saurait y avoir d'entente — la fiducie deviendra un fardeau pour la nouvelle administration portuaire de Hamilton. Tous les droits et toutes les responsabilités d'une propriété non fédérale sont assumés par la nouvelle administration portuaire en vertu du projet de loi, de sorte que l'administration portuaire n'aurait que faire de la fiducie. Toute détérioration de notre fiducie équivaldrait à une expropriation, et les tribunaux seraient invités à déterminer les compensations financières.

La demande que nous vous présentons aujourd'hui vise à éviter des perturbations inutiles et à maintenir l'intégrité de la politique maritime nationale et la division constitutionnelle des pouvoirs.

Au cas où vous ne le sauriez pas, j'ajouterai que la collectivité et les commissaires portuaires sont constamment à couteaux tirés. La collectivité tente de concrétiser sa vision. J'espère que vous réalisez que nous avons ce que je pourrais qualifier de troisième



economy in the country, third-lowest unemployment rates for years upon years. We are the only Canadian community designated by the United Nations as a model sustainable community. A great component of that is not only public involvement in planning for our future but the clean-up of the harbour. We have two beaches where kids swim in the summer. We have done some amazing things as a community, and that is ourselves at the civic level, the various organizations and jurisdictions, with the exception always of the harbour commission which chooses not to involve itself too much with anyone else. It has been an effort involving the environmental movement and all others with a stake in the future of our community. A great part of the reason for the UN designation was the clean-up and improvement and care given to Hamilton Harbour.

We have also made some progress because of the great assistance of the Honourable Sheila Copps, supported and encouraged by the Honourable Mr. Collenette — particularly Ms Copps, of course, as one of our local members of Parliament. With their assistance we have been able to achieve some of the very small improvements we have been aiming for, such as the transfer of three water lots, which we are hoping to conclude tomorrow, right on the harbour in Hamilton. However, that is a small part of what should be done.

We want to clean up the gateway to the city. As you drive across the Skyway Bridge on the Queen Elizabeth Way, what you see is unsightly. It does not represent the real Hamilton, but nonetheless a great deal of what you see is harbour commission land. To get them to come close to even talking to us about it will be either the result of a successful war on our part or some wise action from Parliament Hill.

We would like that assistance. We would like the national presence there to be a positive one for our community, just as we are proud to contribute in every way to a positive national fabric for our country in all parts of Canada.

We lay this before you. We are thrilled to be here and we hope for a positive result. We are not here whining. We are here because we are achievers and workers and doers, and we have something of which we are very proud. Quite frankly, we are sick and tired of the odds thrown in our face by this little dictatorship that has had too much power. To add further to the difficulties facing a proud and vital community would be unconscionable, so we ask for your support.

**Senator Forrestall:** Who is the dictator?

**Mr. Morrow:** The harbour commission structure.

**Senator Forrestall:** You want to revert to the status quo prior to the introduction of the Port of Hamilton on the schedule of

économie au pays par sa vigueur; d'ailleurs, notre taux de chômage est parmi les plus bas depuis des années, puisque seulement deux villes font mieux que nous à ce chapitre. Nous sommes la seule collectivité canadienne désignée par les Nations Unies comme modèle de collectivité durable. Cela ne s'explique pas uniquement par la participation du public à la planification de notre avenir; le nettoyage du port y est aussi pour quelque chose. Nous avons deux plages où nos enfants peuvent aller nager durant l'été. Nous avons réalisé des choses exceptionnelles en tant que collectivité, nous tous, au niveau civique, dans les diverses organisations et compétences, sauf, comme toujours, la commission portuaire qui choisit de ne pas trop s'engager avec quiconque. Cet effort a fait appel au mouvement environnemental et à tous les autres qui ont un enjeu dans l'avenir de notre collectivité. La désignation des Nations Unies est en grande partie attribuable au nettoyage, aux améliorations et aux soins dont a fait l'objet le port de Hamilton.

Nous avons également réalisé des progrès grâce au grand secours de l'honorable Sheila Copps, appuyée et encouragée par l'honorable M. Collenette — particulièrement Mme Copps, évidemment, qui est notre députée fédérale. Avec leur aide, nous avons pu réaliser certaines des améliorations très limitées que nous visions, par exemple la cession de trois plans d'eau, que nous espérons conclure demain, situés exactement dans le port de Hamilton. Cependant, c'est une petite partie de ce qui devrait être fait.

Nous voulons nettoyer la porte d'entrée de la ville. Quand vous roulez sur le pont Skyway situé sur la promenade Reine-Elizabeth, ce que vous voyez est laid. Cela ne représente pas véritablement Hamilton, mais les terrains que vous voyez appartiennent en grande partie à la commission portuaire. Pour les amener à même en parler avec nous, il nous faudrait remporter une énorme victoire dans la guerre qui nous oppose ou une sage mesure émanant de la Colline parlementaire.

Nous aimerions avoir votre aide. Nous aimerions que la présence nationale y soit positive pour notre collectivité, tout comme nous sommes fiers de contribuer de toutes les façons possibles à renforcer le tissu national de notre pays dans toutes les parties du Canada.

Nous vous laissons le soin d'en juger. Nous sommes ravis d'être ici et espérons obtenir une réponse positive. Nous ne sommes pas ici pour nous plaindre. Nous sommes ici parce que nous travaillons dur et aimons les choses concrètes, et que nous avons quelque chose dont nous sommes très fiers. À franchement parler, nous en avons assez de cette petite dictature qui a trop de pouvoirs et qui nous dit constamment quoi faire. Il serait inconcevable de compliquer encore davantage la situation d'une collectivité fière et vitale; c'est pourquoi nous venons vous demander votre appui.

**Le sénateur Forrestall:** Qui sont les dictateurs?

**M. Morrow:** La commission portuaire et sa structure.

**Le sénateur Forrestall:** Vous voulez revenir au statu quo, c'est-à-dire à la situation qui avait cours avant l'inclusion du port

ports that could be divested? You want to go back and stay with the 1912 act?

**Mr. Morrow:** We want the city's powers under that act recognized. We are looking at the lesser of evils, quite frankly. Neither of the two alternatives is satisfactory, but it is better than some other possibilities.

**Senator Forrestall:** In the Port of Hamilton, what triggers an environmental assessment review? When do you advise the city that it had better take a long, hard look at the environmental aspect of this piece of work? What in your mind triggers the Environmental Assessment Act assessment?

**Mr. Morrow:** Our own determination to clean it up, which has been our practice.

**Senator Forrestall:** I regret that, but on the other hand I appreciate and understand your wanting to stay with your own. My fear is that, if you do, all the major ports will want that same kind of authority and power, and that might lead to short cuts being taken in the work done at certain harbours that do not meet even minimal standards. We have heard that sometimes little consideration is given to, say, a salmon breeding area upriver. I understand that you are exempted from the requirements of the act under these circumstances. That concerns some of us, and it certainly concerns me a great deal.

**Mr. Morrow:** We contend that our act is unique. The historical context of it is unique. What is owed the city is a very real part of that.

**Senator Forrestall:** I will put the question slightly differently. What do you have in your city environmental structure, your laws, by-laws and regulations, that would trigger an environmental assessment?

**Mr. Bob Charters, Alderman, City of Hamilton:** Any work done in the harbour vicinity, in my understanding, comes under the provincial sphere at this point. It covers anything done with regard to the harbour except what is done by the harbour commissioners who can claim exemption or federal jurisdiction over anything to do with shipping and navigation. The city is in the process of building a waterfront trail along the harbour's edge. That is all subject to the environmental hearing process. We are putting in islands, increasing the fish habitat, and doing all the things that are required. Our concern is that the changes, as suggested, might allow us and others to not have to meet those requirements.

**Senator Forrestall:** There is no doubt about that. You would not.

This process should have happened in the other place. They should have consulted with not just the representatives of the so-called "national" ports in Canada but also with the municipalities, cities, and towns which house and host our national ports. It is important that your views be brought forward. Every major port badly wants new legislation, and that is understandable. However, our concerns must go far beyond that.

de Hamilton à la liste des ports qui peuvent être cédés à des intérêts privés? Vous voulez revenir en arrière et continuer de faire ce que préconise la loi de 1912?

**M. Morrow:** Nous voulons que les pouvoirs conférés par cette loi à la ville soient reconnus. À dire vrai, nous cherchons le moindre mal. Aucune des deux solutions n'est satisfaisante, mais il y a d'autres possibilités encore pires.

**Le sénateur Forrestall:** Dans le port de Hamilton, qu'est-ce qui déclenche une évaluation environnementale? À quel moment informez-vous la Ville qu'elle a intérêt à examiner de très près l'aspect environnemental d'un ouvrage quelconque? Qu'est-ce qui, pour vous, déclenche l'évaluation prévue dans la LCEE?

**M. Morrow:** Notre détermination à faire un nettoyage, comme nous l'avons fait jusqu'ici.

**Le sénateur Forrestall:** Je regrette cela, mais j'apprécie et comprends par contre que vous vouliez demeurer indépendants. Cependant, je crains que si vous le faites, tous les ports importants voudront obtenir le même genre d'autorité et de pouvoirs, et cela pourrait en amener certains à couper les coins ronds et à ne même pas satisfaire aux normes minimales. Nous avons entendu dire que, parfois, on accorde peu de considérations à, par exemple, une frayère à saumon située en amont. Je crois savoir que vous êtes exempté des exigences de la loi dans ces circonstances. Cela préoccupe certains d'entre nous, et cela me préoccupe certes énormément.

**M. Morrow:** Nous croyons que notre situation est unique. Le contexte historique est unique. Ce qui est dû à la ville en fait véritablement partie.

**Le sénateur Forrestall:** Je vais vous poser la question d'une façon un peu différente. Qu'est-ce qui, dans votre structure environnementale municipale, vos lois et règlements, déclencherait une évaluation environnementale?

**M. Bob Charters, conseiller municipal, Ville de Hamilton:** À ce que sache, tout le travail qui est effectué dans le voisinage du port relève en ce moment de la province. Ce peut être n'importe quoi en ce qui concerne le port, sauf ce qui est fait par les commissaires portuaires, qui peuvent demander d'être exemptés ou alléguer que tout ce qui relève du transport des marchandises et de la navigation est de compétence fédérale. La Ville construit en ce moment un sentier riverain dans le port. Il faut donc procéder à une évaluation environnementale. Nous ajoutons des îles, améliorons l'habitat du poisson et faisons tout ce qui est nécessaire. Ce qui nous préoccupe, c'est que les changements, dans la forme où ils sont suggérés, pourraient signifier la fin de ces exigences.

**Le sénateur Forrestall:** Cela ne fait aucun doute. Vous n'auriez plus à y satisfaire.

Toute cette démarche aurait dû avoir lieu à l'autre endroit. Ils auraient dû consulter non seulement les représentants de ce qu'on appelle les «ports nationaux» du Canada, mais aussi ceux des municipalités, des villes et villages où se trouvent nos ports nationaux. Il est important de faire valoir vos opinions. Tous les grands ports veulent absolument que la loi soit réformée, ce qui est compréhensible. Cependant, nos inquiétudes vont bien au-delà de la seule planification.



For example, not necessarily with the Port of Hamilton, but with a number of other ports where there are grants in lieu of taxes to regional municipalities, towns, cities, and counties, withdrawal of that as a result of the divestiture might leave the City Treasurer in one very bad spot. You have just finished setting your budget, and you have settled your assessment and levied your tax for the year. Now someone could come along and say, "By the way, you must do \$4 million worth of dredging, and you will have to pay for that yourself." Where will you find that \$4 million? Does it come from the city, the province, or where? Our concerns are widespread.

**Mr. Morrow:** What is jeopardizing our finances is the actions of our provincial government. The opposite of what you just said is true. We have never received grants in lieu from the Hamilton Harbour Commissioners. They have made a profit, which they were supposed to pay us but never have. The legislation is very clear with regard to profits. It is a successful port, of which we are proud economically, but they owe us big time.

**Senator Forrestall:** You want to stay where you were last year.

**Mr. Charters:** We believe that the two driving interests here can coexist in this particular port, and we are saying, "Please pay attention to that. Set us aside, and resolve those issues." We believe the recreation and planning concerns and issues the city has can be addressed, as well as the ownership issue. At the same time, you can still have a viable, operating port that maintains its status as the busiest port. From that perspective, we are saying this needs to be set aside and negotiated between the federal government and the municipality.

**Senator Forrestall:** Has Ottawa given you a written indication as to why they chose to list Hamilton?

**Mr. Morrow:** There has been no written indication. We follow things through the news and the local MPs.

**Senator Forrestall:** Paper trails are very important. It is a question to which you should have an answer for your written records. "Verbal communications are not worth the paper they are written on", according to a former distinguished parliamentarian with whom I must agree in this case.

**Senator Roberge:** Mr. Mayor, you mention in your brief that you are appearing before the court. Are you now in front of the court on this dossier? If not, do you have a legal opinion as to whether your rights are now being abused?

**Mr. Morrow:** We are not currently before the courts but we have been in the past.

**Ms Patrice Noé Johnson, City Solicitor, City of Hamilton:** The City of Hamilton has been before the courts with the harbour commissioners since 1930, I believe, with one of the earliest court cases where they established the trust and the relationship. In 1980, the judgment of Mr. Justice Walsh outlined the process that we must follow in order to claim the surplus profits. We are currently following those guidelines and attempting to get the

Par exemple, et pas nécessairement en ce qui concerne le port d'Hamilton, mais dans le cas d'un certain nombre d'autres ports où il a eu des subventions tenant lieu de taxes aux municipalités régionales, villages, villes et comtés, le retrait de cette mesure en raison du désinvestissement pourrait faire en sorte que le trésorier de la Ville se retrouve dans une très mauvaise position. Vous venez de faire votre budget, avez fixé votre cotisation et prélevé votre taxe pour l'année. Survient quelqu'un qui vous dit: «Oh, soit dit en passant, vous devez faire pour 4 millions de dollars de travaux de dragage, que vous devrez payer seul.» Où allez-vous trouver ces 4 millions de dollars? À la Ville, la province, où? Nos inquiétudes sont généralisées.

**M. Morrow:** Ce qui menace nos finances, ce sont les actions de notre gouvernement provincial. L'opposé de ce que vous venez dire est vrai. Nous n'avons jamais reçu de subvention tenant lieu de taxe de la part des commissaires du port de Hamilton. Ils ont fait un profit, qu'ils étaient censés nous verser, mais ils ne l'ont jamais fait. La loi est très claire en ce qui concerne les profits. Notre port est fructueux, et nous sommes fiers de son rendement économique, mais ils nous doivent beaucoup d'argent.

**Le sénateur Forrestall:** Vous voulez maintenir la situation de l'an dernier.

**M. Charters:** Nous croyons que deux intérêts suprêmes peuvent coexister dans ce port en particulier, et nous disons: «Faites attention à cela. Mettez-nous de côté, et réglez ces problèmes.» Nous croyons qu'il faut régler les problèmes de loisirs et d'urbanisation de la Ville, ainsi que la question de la propriété. Cela ne nous empêche pas d'avoir un port viable et fonctionnel, qui conserve son statut de port le plus occupé. C'est pourquoi nous disons que cela doit être négocié par le gouvernement et les municipalités.

**Le sénateur Forrestall:** Ottawa vous a-t-elle mentionné par écrit pourquoi Hamilton se retrouvait sur la liste?

**M. Morrow:** On ne nous a rien dit par écrit. Nous suivons la situation par l'entremise des nouvelles et des députés locaux.

**Le sénateur Forrestall:** L'échange de documents est très important. Il s'agit d'une question pour laquelle vous devriez avoir une réponse pour vos dossiers. «Les communications orales ne valent pas le papier sur lesquelles elles sont écrites», pour reprendre l'expression d'un ancien parlementaire distingué avec lequel je suis bien d'accord pour l'affaire qui nous occupe.

**Le sénateur Roberge:** Monsieur le maire, vous dites dans votre mémoire que vous comparez devant le tribunal. Comparez-vous actuellement en cour pour ce dossier? Si ce n'est pas le cas, avez-vous un avis juridique établissant s'il y a infraction à vos droits?

**M. Morrow:** Nous ne sommes pas actuellement devant les tribunaux, mais nous l'avons été dans le passé.

**Mme Patrice Noé Johnson, procureure de la Ville de Hamilton:** La Ville de Hamilton poursuit les commissaires portuaires devant les tribunaux depuis 1930, je crois, dans une des plus anciennes affaires juridiques où l'on établissait la fiducie et la relation. En 1980, la décision du juge Walsh décrivait le processus que nous devons suivre pour réclamer les profits excédentaires. Nous suivons actuellement ces directives et tentons d'obtenir les

records from the harbour commissioners to determine the surplus. Following that, there will be a tribunal of chartered accountants. The matter will not go to court unless there is a disagreement on the findings of the chartered accountants.

We are currently in the process, as was mentioned in the speech by the mayor, of doing an in-depth review of their finances with a view to determining the surpluses.

**Senator Roberge:** Are you referring to the surpluses, if any, over a number of years?

**Ms Johnson:** Yes.

**Senator Roberge:** What about your prior Constitutional rights as far as Bill C-9 is concerned?

**Ms Johnson:** Bill C-9 mentions that the port authority, once established with the letters patent, would take on the non-federal property. All of the property of the harbour commissioners is non-federal property because it was acquired either, originally, in 1912 or in the 1948 deed. Once the province and the federal government stopped arguing over who owned the bed of the harbour and decided the City of Hamilton owned it, then the City of Hamilton quit claimed it to the harbour commissioners in 1948. That would cover the entire bed of the harbour. That is the basis of our trust.

**Senator Roberge:** Could you tell me the present composition of the harbour board and representation from the city?

**Mr. Morrow:** There are three members, two appointed by the federal government, one by the city council.

**Senator Bryden:** Mayor Morrow, I appreciate the fact that you considered this matter sufficiently important to be here today yourself along with your aldermen.

We were told at our last hearing that The Toronto Harbour Commission is controlled by the city. The majority of their members are appointed by the city. Do you know why does the federal government have the majority representation on your commission?

**Mr. Morrow:** It is simply because the legislation reads that way. We have made counter suggestions over the years, but they fell on deaf ears.

**Senator Bryden:** When was it first established?

**Mr. Morrow:** In 1912.

**Senator Bryden:** Was it then two federal appointees and one city appointee?

**Mr. Morrow:** That is correct.

**Senator Bryden:** Given what you said, to continue with the status quo would leave you in the hands of this dictatorship to which you referred. The city and the harbour commission do not seem to be very comfortable bed fellows.

**Mr. Morrow:** I am taking the opportunity to describe what we have to go through.

dossiers des commissaires portuaires pour déterminer les surplus. Par la suite, l'affaire sera analysée par des comptables agréés. L'affaire ne sera pas déferée au tribunal, sauf s'il y a mécontentement concernant les constatations des comptables agréés.

Nous procédons actuellement, comme l'a mentionné le maire dans son allocution, à un examen approfondi des finances des commissaires en vue de déterminer les surplus.

**Le sénateur Roberge:** Faites-vous allusion à des surplus qui, le cas échéant, portent sur un certain nombre d'années?

**Mme Johnson:** Oui.

**Le sénateur Roberge:** Qu'en est-il de vos droits constitutionnels antérieurs en ce qui concerne le projet de loi C-9?

**Mme Johnson:** Le projet de loi C-9 mentionne que l'administration portuaire reprendrait, une fois qu'elle est établie avec les lettres patentes, les propriétés non fédérales. Toutes les propriétés des commissaires portuaires échappent au fédéral parce qu'elles ont été acquises à l'origine après la cession de 1912 ou de 1948. Quand la province et le gouvernement fédéral ont cessé de se disputer quant à qui est propriétaire du fond marin du port qu'ils ont déterminé qu'il appartient à la Ville de Hamilton, celle-ci y a renoncé en faveur des commissaires portuaires en 1948. Cela couvre l'intégralité du fond marin du port. C'est le fondement de notre fiducie.

**Le sénateur Roberge:** Pourriez-vous me décrire la composition actuelle du conseil portuaire et me dire si la Ville y est représentée?

**M. Morrow:** Il est composé de trois membres: deux sont nommés par le gouvernement fédéral, et un, par le conseil municipal.

**Le sénateur Bryden:** Monsieur le maire, j'apprécie que vous ayez considéré cette question comme suffisamment importante pour comparaître ici aujourd'hui en compagnie de vos conseillers.

On nous a dit à la dernière audience que la Commission portuaire de Toronto est contrôlée par la Ville. La majorité de ses membres est nommée par la Ville. Savez-vous pourquoi le gouvernement fédéral a une représentation majoritaire à votre commission?

**M. Morrow:** C'est tout simplement parce que la loi l'exige. Nous avons fait des suggestions à l'effet contraire au cours des ans, mais elles sont tombées dans l'oreille d'un sourd.

**Le sénateur Bryden:** Quand la commission a-t-elle vu le jour?

**M. Morrow:** En 1912.

**Le sénateur Bryden:** Y avait-il alors deux représentants du gouvernement fédéral et un représentant de la Ville?

**M. Morrow:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Compte tenu de ce que vous avez dit, le maintien du statu quo vous laisserait aux prises avec la dictature dont vous venez juste de parler. La Ville et la commission portuaire ne semblent pas très bien s'entendre.

**M. Morrow:** Je vais vous décrire ce qui s'est passé.



The commissioners of all political backgrounds and stripes who are appointed seem to be brainwashed into believing that they can do nothing without being personally liable and subjected to the worst of punishments if they lift a finger to do the things that the community wants.

We are forced to look at the lesser of evils. For example, if we can have input into the decisions made respecting the letters patent, then we can do something. It is a very strange juxtaposition of good and bad.

At the very time we are asking for that, we hear that the letters patent have already been written by the port master.

This is a the national situation. We heard almost that same complaint during the Toronto presentation. There is an attempt to fight back at those who want to change their structure, and to resort to very unreasonable and undemocratic means to achieve their ends or to maintain the status quo. I, for one, will not sit back and take it. I think it is outrageous.

We are forced to respond to what the government is trying to do, and our two suggestions are there on the second to last page of our brief. We demand that we have access to the letters patent and have input into their development. We want to take it out of the hands of tiny groups of people who are controlling this very precious resource that is so important to the future of our community and our ability to contribute to Canada.

**Senator Bryden:** I am not asking for names, but when you refer to this "tiny groups of people", to whom are you referring?

**Mr. Morrow:** It may sound very conspiratorial, but from years of experience, I know this to be true.

**Senator Bryden:** I appreciate that. Are we talking about assistant deputy ministers in Transport?

**Mr. Morrow:** No. We are talking about people in the Hamilton Harbour Commission, the port master, the lawyers, and the strange ways in which the commissioners end up having to follow along, lock, stock and barrel.

**Senator Bryden:** Do they have a direct line to the department? Why would they have any more influence than you?

**Mr. Morrow:** We, obviously, have the support of our federal politicians, which is much appreciated. That has been the case in the past as well, but even they are being undercut for trying to be supportive. They use the law to deal with anyone who suggests any change. That includes ourselves and elected representatives at other levels. They go to great lengths to prevent the kind of real dialogue and real democratic interaction that should take place. Some of the improvements we have made have been made with their approval but, for the most part, they have been made in spite of them.

Les commissaires de toutes les allégeances et de tous les partis politiques qui ont été nommés semblent avoir été amenés à croire qu'ils ne pouvaient rien faire sans être tenus personnellement responsables et pensent risquer les pires des punitions s'ils font quoi que ce soit pour accéder aux vœux de la collectivité.

Nous sommes forcés de rechercher le moindre de deux maux. Par exemple, si nous pouvons avoir notre mot à dire dans les décisions qui concernant les lettres patentes, nous pourrions faire quelque chose. C'est une très étrange juxtaposition du bien et du mal.

Au moment même où nous demandons cela, on nous dit que les lettres patentes ont déjà été rédigées par le maître de port.

Voilà la situation à l'échelle nationale. La même plainte ou presque a été formulée durant l'exposé à Toronto. On tente de donner la réplique à ceux qui souhaiteraient modifier leur structure, et on use de moyens tout à fait déraisonnables et antidémocratiques pour arriver à ses fins ou maintenir le statu quo. Quant à moi, je ne laisserai pas cela se faire. Je considère cela comme scandaleux.

Nous sommes obligés de réagir à ce que le gouvernement essaie de faire — et nos deux suggestions à ce chapitre se trouvent là, à l'avant-dernière page de notre mémoire. Nous exigeons l'accès aux lettres patentes et voulons avoir notre mot à dire dans leur établissement. Nous voulons ôter ça des mains de groupuscules qui essaient de contrôler cette ressource extrêmement précieuse qui a tant d'importance pour l'avenir de notre collectivité et pour notre capacité de contribuer au Canada.

**Le sénateur Bryden:** Je ne vous demande pas de donner des noms, mais quand vous parlez de «groupuscules», à qui faites-vous allusion?

**M. Morrow:** Cela peut donner l'idée de tout un complot, mais je sais, avec mes années d'expérience, que c'est vrai.

**Le sénateur Bryden:** Je comprends bien. Est-il question ici de sous-ministres adjoints des Transports?

**M. Morrow:** Non. Il s'agit ici de gens de la Commission du port de Hamilton, du directeur du port, d'avocats — et du fait que tous les commissaires sans exception finissent étrangement par devoir se plier à cela.

**Le sénateur Bryden:** Ont-ils une ligne directe avec le ministère? Leur influence serait-elle plus grande que la vôtre?

**M. Morrow:** Nous avons visiblement l'appui de nos politiciens fédéraux, ce que nous apprécions beaucoup. Ils nous ont également appuyés par le passé, mais même eux souffrent maintenant de ces appuis. On se sert de la loi pour contrer quiconque propose des changements. Cela nous comprend nous aussi bien que les élus d'autres niveaux. On fait des pieds et des mains pour empêcher un dialogue véritable, une véritable interaction démocratique. Certaines des améliorations que nous avons faites ont reçu leur approbation, mais, pour la plus grande part, nous les avons apportées malgré eux.

**Senator Bryden:** My next question relates to the first paragraph in your brief, which states:

The Canada Marine Act as proposed by the House of Commons recognizes existing aboriginal or treaty rights of the aboriginal peoples of Canada. This Act directly affects the City of Hamilton which had proprietary rights over the Harbour before Confederation in 1867.

Are you implying that whatever aboriginal treaty rights may apply to the lands of the harbour or the port, the propriety rights of the city supersedes those?

**Mr. Morrow:** Our solicitor wrote that, and that is the one line I did not understand either. I will ask her to explain.

**Ms Johnson:** The reference to the aboriginal rights contained in the Canada Marine Act was to demonstrate that the City of Hamilton had proprietary rights, as did the aboriginal peoples prior to the creation of the Dominion government in 1867. The City of Hamilton did have the rights, as did other bodies of people prior to Confederation.

**Senator Bryden:** Now I understand. You are putting yourself in the same position as Senator Adams and his people. You are not saying you would be competing with them, just that you also have rights.

**Senator Adams:** It is nice to see the Mayor of Hamilton again.

I believe a House of Commons committee studied how your city and harbour would be affected by these changes. Did you appear before that committee?

**Mr. Morrow:** Yes, I did.

**Senator Adams:** Will the harbour commissioners automatically take over? Will they be paid by the city or by the government?

**Mr. Morrow:** They will be paid from the harbour revenues.

**Senator Adams:** Recently we heard from witnesses from Labrador whose evidence was that the minister did not consult the people in the communities. They were not informed what costs would be incurred by those living on the coast of Labrador. The minister has turned it over to private interests for two years at a cost \$20 million because he wants to reduce CN shipping costs to the communities.

I was under the impression that, in cities such as yours, the running of the harbour would be privatized, and that you would be given an opportunity to run it yourselves. Alternatively, you could turn it over to the harbour commissioners. What will happen in Hamilton?

**Mr. Morrow:** Much will depend on what happens here.

**Senator Adams:** Would you like to see the city controlling it?

**Mr. Morrow:** We would like to have more control. However, we are repeatedly shut out. As I said, you might want to monitor the extent to which similar authorities are doing the same thing

**Le sénateur Bryden:** Ma question porte maintenant sur le premier paragraphe de votre mémoire, qui se lit comme suit:

La Loi maritime canadienne qui propose la Chambre des communes reconnaît les droits ancestraux et droits issus de traités des peuples autochtones du Canada. Elle influe directement sur la ville de Hamilton, qui avait des droits de propriété sur le port avant que la loi constitutionnelle de 1867 ne soit adoptée.

Entendez-vous par là que, quels que soient les droits issus de traités dont jouissent les Autochtones en rapport avec les terres du havre ou du port, les droits de propriété de la ville ont préséance?

**Mr. Morrow:** C'est notre avocate qui a écrit cela, et c'est le seul passage que je ne comprends pas moi-même. Je vais lui demander d'expliquer.

**Mme Johnson:** L'allusion, dans la Loi maritime du Canada, aux droits ancestraux visait à démontrer que la ville de Hamilton jouissait de droits de propriété, au même titre que les peuples autochtones, avant la création du gouvernement du Dominion en 1867. La ville de Hamilton avait bel et bien des droits, tout comme d'autres groupes avant la Confédération.

**Le sénateur Bryden:** Je comprends maintenant. Vous vous placez dans la même situation que le sénateur Adams et ses gens. Vous ne dites pas que vous seriez en concurrence avec eux, mais seulement que vous avez aussi des droits.

**Le sénateur Adams:** Il est bon de revoir le maire de Hamilton.

Je crois qu'un comité de la Chambre des communes a étudié la manière dont ces modifications toucheraient votre ville et votre port. Avez-vous témoigné devant ce comité?

**Mr. Morrow:** Oui, je l'ai fait.

**Le sénateur Adams:** Les commissaires du havre vont-ils automatiquement prendre le relais? Seront-ils rémunérés par leur ville ou par le gouvernement?

**Mr. Morrow:** Leur rémunération sera tirée des recettes du port.

**Le sénateur Adams:** Récemment, nous avons entendu des témoins du Labrador selon lesquels le ministre n'a pas consulté les gens des collectivités là-bas. On n'a pas été informé des coûts que devraient engager ceux qui vivent sur la côte du Labrador. Le ministre a remis cela entre les mains d'intérêts privés pour une période de deux ans, ce qui coûte 20 millions de dollars, parce qu'il veut réduire les coûts d'expédition du CN aux collectivités.

Je croyais que, dans une ville comme la vôtre, l'exploitation du port serait privatisée, et que vous auriez l'occasion de diriger les choses vous-même. Sinon, vous pourriez vous en remettre aux commissaires. Qu'est-ce qui va arriver à Hamilton?

**Mr. Morrow:** Cela dépend pour une bonne part de ce qui va arriver ici.

**Le sénateur Adams:** Souhaiteriez-vous que la ville le contrôle?

**Mr. Morrow:** Nous aimerions avoir plus de contrôle. Toutefois, on nous exclut encore et toujours. Comme je l'ai fait remarquer, vous allez peut-être vouloir regarder dans quelle mesure des



across the country. It is a very serious matter. It is quite undemocratic.

**Senator Adams:** You mentioned that you are owed taxes which are never paid. With this change, will the city have more power to collect taxes from the harbour commission?

**Mr. Morrow:** We have never been paid, and we claim that we should. We are as proud as any harbour of our economic success. We are the busiest port on the Great Lakes-St. Lawrence system in several categories. We are a very viable operation. Thanks to the local community, we have been able to add to that environmental restoration and reclaiming for the people for recreational and other uses, but always after a huge fight and a huge effort that surely is not necessary in this day and age.

**Senator Adams:** The minister told us that, if there was a need for any upgrades in the next four years or so, the \$125 million will be put aside. If you do not need to upgrade, can you claim the money they owe you?

**Mr. Morrow:** I would be first in line.

**Senator Bryden:** Right now, there is a three-member harbour commission. Under this bill, I think it will be seven people in the port authority, one from the federal government, one from the provincial government, one from the city, and four from the community. I have received no indication — although some people who have appeared before us seem to think they will continue — that the people who are there presently will continue to be there.

Under this regime, the city will have the opportunity to appoint one person directly. The province appoints one person directly. I would think the city would also have a large impact on the four community appointees, or it should have.

**Mr. Morrow:** We have been told that, but I fail to see how that will be done. Again, looking at the lesser of two evils, we think that would be worse than what we have now, which is why we are in the predicament of having to recommend these two options. We do not see this as being an improvement.

**Senator Bryden:** Your participation in the drafting of the letters patent would be some protection, in that it is like participating in the writing of the regulations under the act. That is the framework within which you work.

**Mr. Morrow:** If we can get in the door to do it, yes.

**Senator Bryden:** If you could do that, would you then be prepared to live with the make-up of the port authority, as far as how it will be selected is concerned?

**Mr. Morrow:** That could be, yes.

**Senator Whelan:** I have read about all the benefits that will accrue to you in the documentation that has been given to me. My one question is: Wouldn't the new CPA structure, with its public meetings and rigorous financial reporting requirements, avoid the

autorités semblables font la même chose un peu partout au pays. C'est une question très grave. C'est tout à fait antidémocratique.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit qu'on vous doit des taxes qui n'ont jamais été versées. Avec cette modification, la ville disposera-t-elle de pouvoirs accrus pour percevoir les taxes de la commission portuaire?

**M. Morrow:** Nous n'avons jamais été payés; et nous croyons que nous devrions l'être. Nous sommes aussi fiers de notre succès économique que n'importe quel autre port. Nous avons le port le plus achalandé de la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour plusieurs catégories. Nos activités sont tout à fait viables. Grâce à la collectivité locale, nous avons pu aussi restaurer l'environnement et permettre aux gens de se réapproprier le port aux fins de loisirs et autres, mais cela a toujours été la croix et la bannière — ce qui n'est sûrement pas nécessaire de nos jours.

**Le sénateur Adams:** Le ministre nous a dit que, s'il faut des améliorations durant les quatre prochaines années environ, 125 millions de dollars seront mis de côté. Si vous n'avez pas besoin des améliorations, pouvez-vous réclamer l'argent qu'on vous doit?

**M. Morrow:** Je serais le premier à le faire.

**Le sénateur Bryden:** En ce moment, il y a une commission portuaire composée de trois membres. Selon ce projet de loi, il y aura, je crois, sept personnes à l'administration portuaire, une du gouvernement fédéral, une du gouvernement provincial, une de la ville et quatre de la collectivité. Je n'ai reçu aucune indication selon laquelle — même si certaines personnes qui ont comparu ici semblent croire que ce sera le cas — les personnes déjà présentes y demeureront.

Sous ce régime, la ville pourra nommer une personne directement. La province nomme une personne directement. Il me semble que la ville aura une bonne influence sur le choix des quatre autres personnes de la collectivité, ou encore qu'elle devrait en avoir.

**M. Morrow:** C'est ce qu'on nous a dit, mais je n'arrive pas à voir comment cela se fera. Encore une fois, en imaginant la moins pire des deux solutions, je crois que ce serait pire que ce que nous avons maintenant, et c'est la raison pour laquelle nous devons recommander deux options. Je n'y vois pas d'amélioration.

**Le sénateur Bryden:** Votre participation à la rédaction des lettres patentes représenterait une forme de protection, car c'est comme participer à la rédaction du règlement applicable en vertu de la loi. C'est le cadre dans lequel vous travaillez.

**M. Morrow:** Si nous parvenons à mettre le pied dans la porte pour entrer, oui.

**Le sénateur Bryden:** Si vous y parvenez, seriez-vous prêt à vivre avec la composition établie de l'administration portuaire, avec la façon dont les personnes seraient choisies?

**M. Morrow:** Peut-être bien. Oui.

**Le sénateur Whelan:** J'ai pris connaissance dans la documentation qui m'a été remise de tous les avantages dont vous bénéficierez. Ma question est la suivante: la structure de la nouvelle administration portuaire canadienne, avec ses assemblées

problems which have arisen between the harbour commission and City of Hamilton?

**Mr. Charters:** It fails to recognize the surpluses that will be going to the City of Hamilton and it substantially changes ownership. We would argue that we can still resolve those issues before a tribunal, if and when we get the harbour commissioners to adhere to the previous judgments that have been rendered. At some point in time, the courts will enforce the past decisions. From that perspective, the new policy offers no improvement.

**Senator Whelan:** The other benefits are the rigorous reporting provisions, and the requirement to hold public meetings, openness.

**Mr. Charters:** That would definitely help, especially in the area of planning. They would at least have to expose their plans to the general community and ask for some kind of consent. We are still concerned that they have control over a large part of the port. Their uses have expanded to recreation. We do not believe the harbour commissioners should be in the recreation business. They operate a marina. They lose money on the marina. It is not a necessary part of a port.

Our position is that all the recreational aspects of our port, which are very clearly divided in Hamilton, should be at the city level, and we should then deal with the rest of the port and its significance as a national organization.

**Ms Johnson:** The act takes away from the City of Hamilton the access we now have to the books of the Hamilton harbour commissioners in order to evaluate, for ourselves, whether there is any surplus. We would no longer have that right.

Unless the powers of the port authority are limited to shipping and navigation, and not the provincial spheres, we will find ourselves in court yet again. We are there right now because the harbour commissioners are objecting to our official plan zoning by-laws. They are attempting to allow rendering plants in a location which the city does not feel is suitable.

Those issues will continue to resurface. When we go before provincial tribunals like the Ontario Municipal Board, the harbour commissioners argue that, because their land use plans are certified or signed by the federal government, they are somehow paramount, even though it has absolutely nothing to do with shipping and navigation. They go before a provincial arbitrator who, in some cases, may not realize the difference. We have had an OMB hearing adjourned in order to establish that this does not come under provincial jurisdiction.

That problem will continue. That is one of the reasons we are coming here today. Let us help draft the letters patent to narrow the differences and difficulties that we have endured with our

publics et ses exigences rigoureuses en matière de rapports financiers, ne permettrait-elle pas d'éviter les problèmes qui sont survenus entre la commission du havre et la ville de Hamilton?

**M. Charters:** Elle ne tient pas compte des excédents dont bénéficiera la ville de Hamilton, et elle modifie considérablement la nature de la propriété. À nos yeux, il serait possible de régler ces questions devant un tribunal, dans la mesure où nous pouvons obtenir des commissaires qu'ils respectent les jugements rendus antérieurement. À un moment donné, les tribunaux vont faire respecter les décisions rendues par le passé. De ce point de vue, la nouvelle politique n'offre aucune amélioration.

**Le sénateur Whelan:** Les autres avantages concernent les exigences rigoureuses en matière de rapports et l'obligation de tenir des assemblées publiques, de pratiquer la transparence.

**M. Charters:** Cela serait certainement utile, surtout dans le domaine de la planification. Les responsables seraient contraints, tout au moins, d'exposer leurs projets à la collectivité générale et de demander son consentement sous une forme ou une autre. Le fait qu'ils contrôlent encore une bonne partie du port nous inquiète toujours. Leurs projets d'expansion les ont amenés dans le secteur des loisirs. Nous ne croyons pas que les commissaires de havres devraient oeuvrer dans le domaine des loisirs. Ils exploitent une marina. Cela leur occasionne un déficit. Une marina ne fait pas nécessairement partie d'un port.

À notre avis, tous les aspects récréatifs de notre port, qui sont très clairement divisés à Hamilton, devraient être pris en charge à l'échelon municipal. Ensuite, nous devrions aborder le reste du port et déterminer sa signification du point de vue d'une organisation nationale.

**Mme Johnson:** La loi ôterait à la ville de Hamilton l'accès qu'elle a actuellement aux livres des commissaires du havre de Hamilton pour l'évaluation de tout excédent. Nous n'aurions plus ce droit.

À moins que les pouvoirs de l'administration portuaire ne se limitent au transport maritime et à la navigation, sans porter atteinte aux pouvoirs provinciaux, nous nous retrouverions à nouveau devant les tribunaux. Nous y sommes en ce moment, du fait que les commissaires se sont opposés à notre projet officiel de règlement en matière de zonage. Ils essaient de faire en sorte que des usines d'équarrissage puissent être aménagées à un endroit qui, aux yeux de la ville, ne convient pas.

Ce sont des questions qui reviendront à la surface. Lorsque nous nous retrouvons devant des instances provinciales comme la Commission des affaires municipales de l'Ontario, les commissaires du havre font valoir que, étant donné que leurs plans d'occupation sont homologués ou signés par le gouvernement fédéral, ils ont préséance, même si cela n'a rien à voir avec le transport maritime ou la navigation. Ils recourent à un arbitre provincial qui, en certains cas, n'est peut-être pas conscient de la différence. Nous avons déjà fait interrompre une audience de la commission afin de faire établir que cela ne relève pas de la compétence de la province.

Le problème ne disparaîtra pas. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici aujourd'hui. Permettez que nous aidions à rédiger les lettres patentes pour réduire les écarts et les



harbour commissioners throughout the years, and let us have access to their books so that we may claim our right to their surplus profits.

Until a number of years ago, harbour commissioners were paid as trustees. It was then determined that there was sufficient surplus in the harbour commission accounts to pay them out of that. That surplus never comes to the city anyway.

**Senator Johnstone:** My question surrounds the word "deferred" in your request. You ask that we defer the inclusion of Hamilton in the act. Could you outline how this would be helpful or what you hope to achieve with this deferment?

**Mr. Morrow:** We are referring to the drafting of the letters patent. I will ask our solicitor to detail the advantages.

**Ms Johnson:** If we can sit down with the federal representatives of the minister, outline the areas where we feel there is conflict, and assist in drafting the powers appropriately, there will be less conflict. If the resolution can be placed in the letters patent, we can narrow any areas of conflict, and we can agree that the letters patent will narrow the scope of the Hamilton Port Authority. This will prevent problems in the future. We can help in drafting the appropriate powers and in giving the appropriate assets, if it is required for the City of Hamilton to transfer assets to the Hamilton Port Authority. We feel that, by drafting the letters patent, we can avoid a lot of problems.

**The Chairman:** Am I correct when I say that Hamilton would not become a CPA until the relevant provisions come into effect on January 1, 1999 at the earliest? This date could be delayed if a particular CPA is not ready at the time.

**Ms Johnson:** That is correct.

**The Chairman:** Thank you for your assistance.

**Mr. Morrow:** It was a pleasure to be here. You are all great contributors to our country and the day was made complete by seeing Senator Eugene Whelan's green hat.

**The Chairman:** We now welcome the Mayor of the City of Windsor.

**Mayor Michael Hurst, City of Windsor, Ontario:** I am very grateful for the opportunity to discuss the concerns of the City of Windsor, and other cities in the Province of Ontario, about the Canada Marine Act, Bill C-9, which is before the upper house.

Approximately six months ago, our municipality, and several other Ontario cities which have harbour commissions, requested a meeting with the Minister of Transport. That meeting has now been scheduled for later on this afternoon. We will discuss with the minister that we feel there should be some amendments to this bill.

difficultés que nous supportons depuis des années relativement aux commissaires du havre, et permettez-nous d'avoir accès à leurs livres pour que nous puissions exercer notre droit sur l'excédent de leurs profits.

Jusqu'à une époque relativement récente, les commissaires du havre étaient rémunérés à titre d'administrateurs. Ensuite, on a déterminé que l'excédent dans les comptes des commissions du havre suffisait à ce chapitre. L'excédent n'est jamais versé à la ville de toute façon.

**Le sénateur Johnstone:** Ma question concerne le terme «deferred» que vous avez utilisé dans votre demande. Vous demandez que nous reportions l'inclusion de la ville de Hamilton dans la loi. Pouvez-vous nous dire en quoi cela serait utile ou encore ce qu'un tel report vous permettrait d'accomplir?

**M. Morrow:** Nous parlons de la rédaction des lettres patentes. Je vais demander à notre avocate d'en exposer les avantages.

**Mme Johnson:** Si nous pouvons nous asseoir aux côtés des représentants fédéraux du ministre, pour exposer les questions qui nous paraissent engendrer des difficultés et aider à rédiger les lettres patentes comme il se doit, il y aurait moins de conflits. Si nous pouvons intégrer la résolution aux lettres patentes, nous pouvons restreindre les domaines de conflit et nous pouvons nous entendre sur des lettres patentes qui limiteront les attributions de l'administration portuaire de Hamilton. Cela permettra d'éviter les problèmes à l'avenir. Nous pouvons aider à établir les pouvoirs appropriés et à donner les actifs appropriés, s'il faut que la ville de Hamilton cède des actifs à l'administration portuaire de Hamilton. Nous croyons que, en rédigeant les lettres patentes, nous pouvons éviter un grand nombre de problèmes.

**La présidente:** Ai-je raison de dire que Hamilton ne deviendrait pas une administration portuaire canadienne à moins que les dispositions pertinentes n'entrent en vigueur le 1er janvier 1999 tout au moins? Cela pourrait être reporté si une APC n'est pas prête à ce moment-là.

**Mme Johnson:** Tout à fait.

**La présidente:** Merci de votre aide.

**M. Morrow:** Ce fut un plaisir. Vous apportez tous une grande contribution au pays, et c'est le chapeau vert du sénateur Eugene Whelan qui est venu couronner cette journée.

**La présidente:** Nous accueillons maintenant le maire de la ville de Windsor.

**M. Michael Hurst, maire, Ville de Windsor (Ontario):** Je vous suis très reconnaissant de l'occasion que vous m'offrez de venir exposer les préoccupations de la ville de Windsor et d'autres villes de la province de l'Ontario à propos de la Loi maritime du Canada (le projet de loi C-9), qui se trouve actuellement devant la Chambre haute.

Il y a six mois environ, notre municipalité, à l'instar de plusieurs autres villes ontariennes qui ont des commissions du havre, a demandé à rencontrer le ministre des Transports. La réunion a été fixée pour cet après-midi. Nous allons discuter avec le ministre des modifications qui, à nos yeux, devraient être apportées à ce projet de loi.

This is in part because the City of Windsor believes that we do not meet the federal government's own criteria for Canadian port authorities, or CPAs as they are referred to, under Bill C-9. I will explain our position and I will offer what I believe to be compelling evidence of this, and I hope that you will see it as compelling evidence as well.

We wish to constructively point out what we feel are inconsistencies in assignments of authority proposed under the act. We also wish to remind you of the previously stated intent of the Government of Canada in regard to transportation policies in general, and divestiture of federal authority over certain transportation matters in particular.

We are pleased to offer a consistent, fair and, we would argue, appropriate alternative to the situation that would prevail if Bill C-9 were to be approved in its existing form. I wish to emphasize that this is an alternative which has the full support of Windsor's port users, and that support, of course, is in writing.

We have some history to share with you. In the words attributed to that great American philosopher Yogi Berra, "it is déjà vu all over again". Some 35 years ago, in 1963, the City of Windsor went through essentially the same exercise. At that time, despite our comparatively modest port activities and capacity, we were about to be named a nationally important port. We appealed what we felt was an inappropriate designation to the same committee we appear before today. The Senate of Canada, to its great credit we would submit, heard us. The Senate agreed with our rationale and removed us from the federal government's schedule of national ports. Here we are, in 1998, and we find the Port of Windsor again being categorized as important to the national interest.

Honourable senators, I wish to inform you that we are immensely proud of the City of Windsor and we do take our rightful place as one of our nation's most progressive communities, but we strongly and respectfully disagree with Bill C-9 categorizing us as a nationally important port.

Let us make some comparisons. The Port of Vancouver, which under Bill C-9 would be a Canadian port authority just as Windsor would, has a yearly operating revenue of some \$65 million. It directly employs more than 150 people. The Port of Montreal employs 350 people. It has operating revenues of approximately \$55 million a year. As two large ports handling yearly cargo of tens of millions of tonnes, Vancouver and Montreal are properly designated as major, national ports. I do not believe that anyone can persuasively argue to the contrary.

Under Bill C-9, Windsor would be regarded in the same way, yet our harbour commission generally brings in just over \$1 million a year and handles a fraction of the cargo levels. We

C'est en partie en raison du fait que nous ne croyons pas, à la Ville de Windsor, répondre aux critères propres du gouvernement fédéral concernant les administrations portuaires canadiennes, ou APC, dont il est question dans le projet de loi C-9. Je vais expliquer notre position et offrir ce qui me semble être des arguments convaincants à cet égard. J'espère que vous y verrez, vous aussi, des arguments convaincants.

Nous souhaitons signaler, de manière constructive, les lacunes concernant les pouvoirs conférés sous le régime de la loi. Nous souhaitons aussi vous rappeler l'intention précédemment annoncée par le gouvernement du Canada en ce qui concerne les politiques de transport dans leur ensemble et la cession du pouvoir fédéral sur certains dossiers dans le domaine, en particulier.

Nous sommes heureux d'offrir une solution de rechange cohérente, équitable et, nous le ferons valoir, appropriée à la situation qui se présenterait si le projet de loi C-9 était adopté sous sa forme actuelle. Je tiens à souligner que cette solution de rechange bénéficie de l'appui sans réserve des utilisateurs du port de Windsor, appui qu'ils ont exprimé par écrit, bien sûr.

Nous voulons faire un peu d'histoire avec vous. Et, comme chacun le sait, bien sûr, l'histoire a tendance à se répéter. Il y a environ 35 ans, en 1963, la Ville de Windsor est passée essentiellement par la même démarche. À l'époque, malgré la capacité et les activités comparativement modestes de notre port, on était sur le point de nous désigner comme étant «port national». Nous en avons appelé devant le même comité que celui devant qui nous comparaissons aujourd'hui, pour signaler que la désignation ne nous paraissait pas convenable. Le Sénat du Canada, il faut l'en féliciter, nous a entendus. Le Sénat a accepté notre point de vue et a retiré notre nom de la liste des ports nationaux du gouvernement fédéral. Nous voici aujourd'hui, en 1998. Le port de Windsor est encore une fois désigné comme étant important du point de vue de l'intérêt national.

Honorables sénateurs, je tiens à signaler que nous sommes extraordinairement fiers de la ville de Windsor et que nous prenons fièrement notre place légitime parmi les collectivités les plus progressives du pays, mais soulignons respectueusement que nous nous opposons vivement à ce que le projet de loi C-9 nous classe parmi les ports nationaux.

Permettez-nous quelques comparaisons. Le port de Vancouver, qui serait en application du projet de loi C-9 une administration portuaire canadienne au même titre que le port de Windsor, présente des recettes annuelles d'exploitation de quelque 65 millions de dollars par année et fournit de l'emploi à plus de 150 personnes. Le port de Montréal en emploie 350, et ses revenus d'exploitation s'élèvent à environ 55 millions de dollars par année. Deux grands ports qui accommodent annuellement des cargaisons totalisant des dizaines de millions de tonnes, les ports de Vancouver et de Montréal, sont désignés, comme il se doit, comme étant des grands ports nationaux. Je ne crois pas que quiconque puisse faire valoir le contraire d'une manière convaincante.

Avec l'adoption du projet de loi C-9, le port de Windsor serait classé dans la même catégorie, même si notre commission du havre ne rapporte généralement qu'un peu plus de 1 million de



have four — that is correct, only four — full-time employees, not the hundreds of employees at Vancouver and Montreal. Last year, 1997, these four employees worked for Windsor Harbour Commission, which had revenues over expenses of \$620,000. However, there is more you should know. Of that amount, fully \$450,000 came from a boarding fee of 25 cents per person to enter the Northern Bell Riverboat Casino. Unfortunately, the Ontario government has not extended the option to purchase the Northern Bell. It must leave our city in June of 1998, and I am here to tell you, as the mayor, that it will leave our city in June of 1998. Its departure then means a huge and negative difference in our harbour commission's revenues. If the Northern Bell had left last year, the harbour commission's revenues over expenses would have been about \$170,000.

The Port of Vancouver, \$65 million a year; the port of Montreal, \$55 million a year; the Port of Windsor, somewhere around \$1 million a year; yet Bill C-9 would classify us as a nationally important port. In a remarkable irony, I would submit, the Windsor Harbour Commission, as it exists today, charges fees to its users but provides no services to them whatsoever.

With this in mind, it is difficult for us in the City of Windsor to understand how the Port of Windsor could possibly be included in the same Canadian port authority category as Vancouver and Montreal. You should know that originally we were designated a regional, local port. Our reclassification is perhaps flattering, but in logical terms it is thoroughly baffling to us.

Earlier on there was mention of the principle of divestiture. I wish to inform you that Windsor has been working in cooperation with the federal government to follow the national policy on airports. That policy allows Ottawa to cease operating regional airports, allowing local control to be established. In our case, a private operator is proposed to run Windsor Airport reporting to our city council. The Government of Canada also appeared desirous of relinquishing responsibility for some ports and harbours. Indeed, in 1995, just such a resolve was announced, but in December of 1997 Bill C-9, the Canada Marine Act, was given third reading in the House of Commons.

For the City of Windsor, and other affected Ontario port cities, such as Hamilton by way of example, local representation would be drastically reduced from one member in three to one member in seven. It is difficult for us to see how that could strengthen local control or be consistent with the federal government's own philosophy of increasingly assigning responsibility for certain transportation facilities to local governments. Moreover, should the federal government retain authority over our port and harbour, that, we would submit, would also invite another difficulty — namely, a lack of coordination among the transport systems

dollars par année et que le port ne prend en charge qu'une fraction des niveaux des deux autres du point de vue des cargaisons. Nous comptons quatre employés — oui, ce n'est pas une erreur, c'est seulement quatre employés à temps plein, et non pas des centaines comme à Vancouver et à Montréal. L'an dernier, en 1997, les quatre employés en question ont travaillé pour la Commission du havre de Windsor, dont les recettes après dépenses se sont établies à 620 000 \$. Il faut savoir, par contre, que cela ne dit pas tout. De cette somme, 450 000 \$ provenaient d'un droit d'entrée de 25 cents par personne exigées au Northern Bell Riverboat Casino. Malheureusement, le gouvernement ontarien ne nous a pas donné la possibilité d'acheter le Northern Bell. Celui-ci doit quitter notre ville en juin 1998, et je peux vous dire ici, moi qui suis le maire de cette ville, qu'il quittera bel et bien notre ville en juin 1998. Son départ réduira énormément les recettes de notre commission du havre. Si le Northern Bell avait quitté l'an dernier, les recettes après dépenses de la Commission du havre se seraient établies à 170 000 \$ environ.

Port de Vancouver: 65 millions de dollars par année; port de Montréal: 55 millions de dollars par année; port de Windsor: autour de 1 million de dollars par année. Dans le projet de loi C-9, le législateur classerait quand même le port de Windsor parmi les ports nationaux. Ironie du sort, la commission du havre de Windsor d'aujourd'hui exige des droits de ses utilisateurs, sans fournir un service quelconque.

Dans le contexte, nous avons de la difficulté, à la Ville de Windsor, à comprendre en quoi le port de Windsor pourrait éventuellement être classé aux côtés de Vancouver et de Montréal parmi les administrations portuaires canadiennes. Vous devriez savoir que nous avons été désignés, au départ, comme étant un port régional, local. Il est peut-être flatteur d'être placés dans une autre catégorie, mais à y penser logiquement, cela nous laisse perplexes.

On a parlé tout à l'heure du principe de la cession. Je tiens à vous signaler que Windsor coopère avec le gouvernement fédéral afin d'observer la politique nationale en matière d'aéroports. Cette politique permet à Ottawa de cesser d'exploiter des aéroports régionaux, de sorte que le contrôle peut en être pris localement. Dans notre cas particulier, c'est un exploitant du secteur privé qui propose d'exploiter l'aéroport de Windsor et de faire rapport à notre conseil municipal. Le gouvernement du Canada a aussi manifesté le désir de renoncer à la responsabilité à l'égard de certains ports et de certains havres. En 1995, justement, l'annonce en a été faite, mais, en décembre 1997, le projet de loi C-9 Loi maritime du Canada, est arrivé en troisième lecture à la Chambre des communes.

Pour la Ville de Windsor et les autres villes portuaires ontariennes touchées, par exemple Hamilton, la représentation locale serait réduite de manière draconienne — d'un membre sur trois à un membre sur sept. Nous avons de la difficulté à voir en quoi cela renforcerait le contrôle local ou concorderait avec la politique du gouvernement fédéral lui-même, qui consiste à accroître la responsabilité des administrations locales à l'égard de certaines installations de transport. Par ailleurs, si le gouvernement fédéral devait conserver les pouvoirs sur notre port et notre havre, il y aurait là une autre difficulté — c'est-à-dire une absence de

available in our municipality. Local control exists and is increasing over the operation and planning of virtually all other forms of transportation in our municipality.

Honourable senators, in an era when integrated transport systems are being encouraged and even mandated, Bill C-9, unless it is amended, would treat our port as an exception, which we must admit is not only puzzling but impractical as well.

The City of Windsor has a great deal of experience in co-ordinating transport. We own the Canadian side of the international tunnel to Detroit; we operate a municipal transit system and, as you all are well aware, we are responsible for roads and bridges. I believe you also know of our new role with respect to our airport. Nevertheless, Bill C-9 would allow a lone deviation from this otherwise cooperative transportation mix, the Windsor Harbour Commission.

The proposed act, with all respect, seems to assume that harbour commissions were all created at the same time and for the same purpose, albeit in different places. We all know, honourable senators, that that is not true. In fact, the various harbour commissions were created over the course of six decades by different acts of law and for many different reasons. Bill C-9 proposes, we would argue, a most inappropriate policy that assumes that one size fits all. Obviously, in our opinion, one size does not fit all.

Under this bill, a Windsor Harbour Commission would involve seven commissioners supervising only four employees. According to my mathematics, that is almost two supervisors for every worker, and only one of the seven supervisors would be appointed to represent the interests of the City of Windsor and the people of the city of Windsor. Contrast this with Montreal where seven commissioners would oversee 350 people. Currently, Windsor appoints one of three members, so we have a 33 per cent representation on the harbour commission. Under Bill C-9, as I believe was stated earlier, we would have a 14-per-cent voice.

In Windsor, although the harbour commission manages and regulates port operation, it does not actually operate a port facility. It would not be our intention, as a city, to operate a port facility and use the proceeds to subsidize other municipal operations.

The port, like the airport, would be designed to pay for itself, consistent with our federal government's policy of commercialization. As I understand it, one of the intended functions of a harbour commission is to act as a federal land development agency, encouraging new projects and the employment that comes with them. Those are certainly laudable goals. Do not get me wrong, of course our city views the Port of Windsor as a benefit to our community, our economy and certainly to our industry. However, as so many other

coordination entre les réseaux de transport offerts au sein de notre municipalité. Le contrôle local existe et s'accroît en ce qui concerne l'exploitation et la planification de pratiquement toutes les formes de transport au sein de notre municipalité.

Honorables sénateurs, à une époque où les autorités encouragent et mandatent même des réseaux de transport intégrés, le projet de loi C-9, à moins d'être modifié, ferait de notre port une exception — ce qui nous semble, il faut l'admettre, non seulement étonnant, mais aussi peu pratique.

La Ville de Windsor possède une vaste expérience de la coordination des transports. Nous sommes propriétaires du côté canadien du tunnel international qui mène à Détroit; nous exploitons un réseau municipal de transport et, comme vous le savez très bien, nous sommes responsables des ponts et chaussées. Je crois que vous êtes aussi au courant du rôle nouveau que nous jouons pour ce qui touche notre aéroport. Néanmoins, le projet de loi C-9 aurait pour effet de créer une exception à la règle des transports coopératifs, c'est-à-dire la Commission du havre de Windsor.

Sauf tout le respect que nous vous devons, disons que le projet de loi semble présumer que les commissions du havre ont toutes été créées à la même époque et pour les mêmes fins, bien qu'à des endroits différents. Or, nous savons tous, honorables sénateurs, que cela n'est pas vrai. De fait, les diverses commissions du havre ont été créées sur une période de six décennies au moyen de divers textes de loi et pour un grand nombre de raisons distinctes. Le projet C-9 propose, selon nous, une politique tout à fait mal avisée où il est présumé qu'une solution unique s'applique à toutes les situations. Évidemment, nous sommes d'avis que ce n'est pas le cas.

Avec l'adoption de ce projet de loi, la commission du havre de Windsor compterait sept commissaires qui ne superviseraient que quatre employés. Si mes calculs sont bons, ce serait presque deux superviseurs par travailleur, et seulement un des sept superviseurs serait nommé pour représenter les intérêts de la ville de Windsor et des habitants de la ville de Windsor. Comparons cela à Montréal, où les sept commissaires superviseraient le travail de 350 personnes. À l'heure actuelle, Windsor ne désigne que trois commissaires, de sorte que notre représentation à la commission du havre s'établit à 33 p. 100. Avec l'adoption du projet de loi C-9, comme je crois qu'on l'a dit plus tôt, notre représentation s'établirait à 14 p. 100.

À Windsor, même si la commission du havre gère et régit les activités portuaires, elle n'exploite pas d'installation portuaire en tant que telle. Nous n'aurions pas l'intention, en tant que ville, d'exploiter une installation portuaire et d'en recueillir les recettes pour subventionner d'autres affaires municipales.

Le port, à l'instar de l'aéroport, serait conçu pour s'autosuffire financièrement, ce qui concorde avec la politique de commercialisation du gouvernement fédéral. Si je comprends bien, une des fonctions voulues de la commission du havre consiste à tenir lieu d'organisme fédéral de mise en valeur des terrains et à encourager les projets nouveaux aussi bien que les emplois dont ils peuvent s'accompagner. Ce sont certainement là des objectifs louables. Ne vous y méprenez pas. Bien sûr, notre ville croit que le port de Windsor est un bienfait pour notre



municipalities across this great land, as a municipality, we already fund a separate, highly successful development commission. Our experience is that this commission offers a more inclusive variety of services, and is far better at attracting new commerce than a harbour development commission.

Events have convinced us that industrial promotion by the harbour group duplicates something which is already being done and, we would argue, being done very well by another, already existing agency. The removal of this unwieldy duplication is completely consistent with the stated and active policy of our federal government.

In addition, our city would contend to this committee that our harbour commission has had the unfortunate effect of actually inhibiting economic development in Windsor rather than enhancing it. Consequently, we fear that a successor to our existing harbour commission, the CPA, would only make an already frustrating situation even more frustrating.

I will provide some examples of frustrating circumstances. A lawsuit over a water lot has been going on between the commission and a private aggregate company in our community for 15 years. A trade of land involving our city, the harbour commission and a prominent private-sector developer to allow a major housing project has been in the works for seven years. Honourable senators, it is still not accomplished.

No doubt, as least some of you have heard about our new permanent casino. A marina is planned for the Detroit River nearby, which is just across the street. This is a joint venture between the City of Windsor and the harbour commission. Resolving the complications involved in arranging this have been so slow — and I am going to tend to hyperbole here — to the point of being painful.

These circumstances have occurred with the city represented by one out of three members on our harbour commission. Bill C-9 would have us represented once again by only one of seven members. In view of our experiences, we are not optimistic about progressing under such an arrangement.

An obvious requirement for being a Canadian port authority is the ability to be financially self-sufficient. Our city has grave concerns about the harbour commission meeting this requirement and therefore, by the federal government's policy, we would argue, Windsor does not meet the criteria for CPA and should be removed from the CPA schedule. Had it not been for our riverboat casino fees, the commission's revenue over expenses for the year 1997 would almost have been in a deficit position. Remember, the riverboat will no longer operate in June of 1998.

Under Bill C-9, the properties of the Windsor Harbour Commission would be subject to municipal taxes of some \$360,000, based on the new market value assessment

collectivité, notre économie et, certes, notre industrie. Par contre, à l'exemple d'un grand nombre d'autres municipalités dans notre grand pays, nous finançons déjà une commission de mise en valeur distincte qui fait de l'excellent travail. Selon notre expérience, cette commission offre une gamme plus judicieuse de services et est nettement plus efficace qu'une commission de mise en valeur du havre pour susciter les nouveaux échanges commerciaux.

Les événements nous ont convaincus que la promotion de l'industrie par un groupe du havre représente un dédoublement des services, qui, selon nous, sont déjà très bien pris en charge par un organisme existant. L'élimination de l'appareil bureaucratique qui préside à ce dédoublement concorderait parfaitement avec la politique active et explicite de notre gouvernement fédéral.

En outre, notre ville tient à souligner au comité ici présent que la commission du havre a en réalité un effet malheureux, c'est-à-dire qu'elle inhibe le développement économique à Windsor plutôt que de la stimuler. Par conséquent, nous craignons que le successeur de notre commission du havre, l'administration portuaire canadienne, ne fasse qu'aggraver une situation qui est déjà très frustrante.

Je vais vous donner quelques exemples de situations qui ont provoqué de la frustration. La commission et une société privée de granulats de notre collectivité sont devant un tribunal depuis 15 ans déjà pour une question de lot d'eau. Nous travaillons depuis sept ans à un échange de terrains entre notre ville, la commission du havre et un important promoteur immobilier du secteur privé pour permettre la réalisation d'un projet d'habitation d'envergure. Honorables sénateurs, permettez-moi de dire que ce n'est pas encore fait.

Sans doute, certains d'entre vous au moins ont entendu parler de notre nouveau casino permanent. Une marina est en cours de planification tout près de la rivière Détroit, tout juste l'autre côté de la rue. Il s'agit d'une coentreprise de la Ville de Windsor et de la commission du havre. Les négociations visant à régler les complications qui sont survenues se sont révélées lentes — et permettez-moi d'utiliser une hyperbole ici — au point d'en être pénible.

Cela est survenu avec une structure où la Ville compte un représentant sur trois à la commission du havre. Si le projet de loi C-9 était adopté, nous aurions un commissaire sur sept qui nous représente seulement. Étant donné notre expérience des choses, un tel arrangement ne nourrit pas notre optimisme.

Évidemment, pour être une administration portuaire canadienne, il faut être financièrement autonome. Ce critère préoccupe grandement notre ville; par conséquent, suivant la politique du gouvernement fédéral, nous devons faire valoir que Windsor ne répond pas aux critères à l'égard d'une administration portuaire canadienne et devrait donc être éliminée de la liste. Si ce n'était des droits exigés au casino flottant, les chiffres pour 1997 auraient presque révélé un déficit. Il faut se rappeler que le casino ne sera plus là après juin 1998.

Si le projet de loi C-9 est adopté, les propriétés relevant de la Commission du havre de Windsor seraient assujetties à des taxes municipales de quelque 360 000 \$, d'après la nouvelle évaluation

introduced by our provincial government. Based on present numbers, this would confront the harbour commission with a shortfall of approximately \$200,000, at a time when Windsor is experiencing great progress. Our local economy is nothing but robust. We have had \$7-billion worth of new investment in the past seven years. What might happen to the harbour commission if we have a downturn in our local economy? Moreover, under Bill C-9, federally controlled ports would have to pay a new tax of 2 per cent on their gross revenues, not just their net profits.

At the beginning, I promised a representative, consistent and fair alternative. We in the City of Windsor and our port users believe we have created exactly that. We have agreed on a made-in-Windsor solution and model which we believe is workable, supportable and for which a precedent was set 35 years ago when the Senate also listened to representatives of our city.

We need a small amendment, removing Windsor from Bill C-9's list of Canadian port authorities. We have brought with us documents which support our made-in-Windsor solution. I understand they have already been made available through the Clerk of the committee.

Let me give you a very quick overview. The City of Windsor and our port users suggest that, instead of a seven-member group as proposed under Bill C-9, including just one municipal representative to supervise only four employees, a commission of five people be appointed by our city council. We have agreed that two of the five members be either councillors or their designates, and the other three be appointed by users of the port. We suggest that the chairman of the local harbour commission be selected from amongst the members themselves. That makes a great deal of sense.

We propose that the cost of port operations be collected from the users of the harbour. Here again, this is consistent with the federal government's policy of commercialization. The budget of the commission would have to be approved by city council.

The proposed municipal harbour commission would have the authority to administer all day-to-day operational activities of the Port of Windsor.

Honourable senators, I am truly grateful for the opportunity to appear before you today. As circumstances have unfolded, this has been our first opportunity to directly convey our made-in-Windsor solution to you and through you to the Government of Canada. We hope you will favourably consider our request and that you agree with the amendment proposed to have us removed from that special schedule.

de la valeur marchande instaurée par notre gouvernement provincial. Selon les chiffres actuels, cela obligerait la commission du havre à combler un manque à gagner d'environ 200 000 \$, à un moment où Windsor connaît d'importants progrès. Notre économie locale n'est rien de moins que robuste. Nous avons bénéficié d'investissements s'élevant à 7 milliards de dollars depuis sept ans. Qu'arriverait-il à la commission du havre s'il fallait que l'économie locale ralentisse? Par ailleurs, avec l'adoption du projet de loi C-9, les ports contrôlés par le gouvernement fédéral seraient contraints de verser une nouvelle taxe de 2 p. 100 sur leurs recettes brutes, et non seulement sur leurs profits nets.

Au début de mon exposé, j'ai promis de vous présenter une solution de rechange représentative, cohérente et équitable. À la Ville de Windsor, nous et les utilisateurs de notre port croyons avoir créé justement une telle solution. Nous avons convenu d'une solution et d'un modèle propre à Windsor qui nous paraît viable et fondé, et qui bénéficie d'un précédent établi il y a 35 ans à l'époque où le Sénat a aussi écouté les représentants de notre ville.

Il nous faut une petite modification qui élimine Windsor de la liste des administrations portuaires canadiennes que renferme le projet de loi C-9. Nous avons emporté avec nous des documents qui confirment le bien-fondé de notre solution particulière. Je crois savoir que le greffier du comité vous les a déjà fournis.

Permettez-moi d'en faire rapidement un survol. La Ville de Windsor et les utilisateurs de notre port proposent que, plutôt que le groupe de sept membres proposés dans le projet de loi C-9, nous mettions en place un seul représentant municipal appelé à superviser le travail des quatre employés en question et une commission composée de cinq membres nommés par notre conseil municipal. Nous avons convenu de ce que deux des cinq membres soient des conseillers ou des personnes désignées par les conseillers, et que les trois autres soient nommés par les utilisateurs du port. Nous proposons que le président de la commission locale du havre soit choisi parmi les membres eux-mêmes. Cela nous paraît être plein de bon sens.

Nous proposons que le coût des opérations portuaires soit recouvré auprès des utilisateurs du havre. Encore une fois, cela concorde avec la politique de commercialisation du gouvernement fédéral. Le budget de la commission serait approuvé par le conseil municipal.

La commission municipale du havre que nous proposons serait habilitée à administrer les activités opérationnelles quotidiennes du port de Windsor.

Honorables sénateurs, je suis tout à fait reconnaissant de l'occasion que vous me donnez de témoigner ici aujourd'hui. Au gré des événements, cela est devenu la première occasion que nous avons pu saisir de faire valoir directement notre solution propre à Windsor — à vous et, par votre entremise, au gouvernement du Canada. Nous espérons que vous allez accueillir favorablement notre demande et accepter la modification que nous proposons, qui consiste à nous éliminer de la liste que constitue cette annexe spéciale.



We feel we have proven that the Windsor Harbour Commission does not and should not qualify as a Canadian port authority under this proposed legislation. This is a move which we believe will benefit both our community and the users of the Port of Windsor.

We requested a forum for our point of view, and you have granted us a most distinguished one. We appreciate your consideration. On behalf of my council and the people of the great City of Windsor, I am sincerely grateful for your attention today. Thank you very much.

**Senator Bryden:** That was a very clear presentation.

If you are removed from the list of CPAs under this proposed legislation, you would become a local port; is that right?

**Mr. Hurst:** That is my understanding, senator.

**Senator Bryden:** Under Bill C-9, the intention is to transfer ports from the federal government to local authorities, and either private, for-profit or non-profit corporations. These ports would then be required to at least break even and look after themselves; is that your understanding?

**Mr. Hurst:** Absolutely, yes.

**Senator Bryden:** They would have no call whatsoever on the consolidated revenue fund of Canada; is that right?

**Mr. Hurst:** That is my understanding, yes.

**Senator Bryden:** With that understanding, you still want to be in that position. At the moment, are there any federal funds supporting the Port of Windsor?

**Mr. Hurst:** Are there any federal funds?

**Senator Bryden:** Yes. The port was built by someone. Who built it?

**Mr. Matt Marchand, Policy Assistant, Office of the Mayor, City of Windsor:** Senator, if I may, in 1957 it was incorporated by the federal government. In response to your question about whether federal funds are used for it, no, there are no federal grants, if you will, that are given towards the harbour commission. However, there is a subsidy based on the fact that they are not subject to municipal taxation under previous legislation; so there is an indirect subsidy.

**Senator Bryden:** They do not pay taxes to the municipality?

**Mr. Marchand:** They do not pay taxes to us as it stands now. Under the new legislation, they would, but they have been operating on a subsidized basis.

**Senator Bryden:** Under the divestiture, that subsidization would not necessarily continue, would it?

**Mr. Hurst:** That is correct.

Nous croyons avoir prouvé que la commission du havre de Windsor ne constitue pas et ne devrait pas constituer une administration portuaire canadienne aux fins du projet de loi. Cela nous paraît souhaitable à la fois pour notre collectivité et pour les utilisateurs du port de Windsor.

Nous avons demandé une tribune où exprimer notre point de vue. Vous nous avez permis de faire valoir nos idées en ce lieu distingué. Ce sont là des égards que nous apprécions. Au nom de mon conseil et des habitants de la grande Ville de Windsor, je tiens à exprimer sincèrement la reconnaissance que nous vous devons pour l'attention qui nous est accordée aujourd'hui. Merci beaucoup.

**Le sénateur Bryden:** Voilà un exposé très clair.

Si vous étiez rayés de la liste des administrations portuaires canadiennes dans ce projet de loi, vous deviendriez un port local, n'est-ce pas?

**M. Hurst:** D'après ce que j'en sais, sénateur, oui.

**Le sénateur Bryden:** Dans le projet de loi C-9, l'intention est de transférer les ports du gouvernement fédéral aux autorités locales, et à des sociétés à but lucratif ou sans but lucratif du secteur privé. Ces ports seraient alors tenus de se prendre en charge et de faire leurs frais. Est-ce bien ce que vous en comprenez?

**M. Hurst:** Tout à fait.

**Le sénateur Bryden:** Ils n'auraient aucune prise sur le Trésor du Canada, est-ce vrai?

**M. Hurst:** Non, d'après ce que j'en sais.

**Le sénateur Bryden:** Même là, vous voulez encore être dans cette position. En ce moment, y a-t-il des fonds fédéraux qui servent à soutenir le port de Windsor?

**M. Hurst:** Y a-t-il des fonds fédéraux?

**Le sénateur Bryden:** Oui. Le port a été construit par quelqu'un. Qui l'a construit?

**M. Matt Marchand, adjoint à la politique, bureau du maire, Ville de Windsor:** Sénateur, si vous le permettez, je rappellerai qu'en 1957, le port a été constitué en société par le gouvernement fédéral. Pour répondre à votre question à propos des fonds fédéraux, non, il n'y a pas de subventions fédérales, si vous voulez, qui sont versées à la commission du havre. Toutefois, le port est subventionné du fait qu'il n'est pas assujéti aux taxes municipales en application de la législation précédente. C'est donc une sorte de subvention indirecte.

**Le sénateur Bryden:** Les responsables du port ne versent donc pas de taxes à la municipalité?

**M. Marchand:** Ils ne versent pas de taxes pour l'instant. Si le projet de loi était adopté, ils le feraient, mais ils fonctionnent grâce à des subventions depuis un certain temps.

**Le sénateur Bryden:** Une fois le port cédé, cette subvention ne serait pas forcément maintenue, n'est-ce pas?

**M. Hurst:** Vous avez raison.

**Senator Bryden:** The port would be able to pay its taxes, or grants in lieu of taxes, out of its own revenues?

**Mr. Hurst:** I suppose it depends on the final form of the model which is permitted in terms of having the port operate. Our position would be consistent with the position we adopted vis-à-vis our airport. City council was clearly on the record that that operation would stand on its own and be financially self-sufficient, and that it would not receive a local subsidy. We think that is certainly the wave of the future, and that it is the way to go. With the assistance of the private sector, we hope we will have a measure of success in that regard.

That thinking in our opinion should properly apply to the port as well. I think it makes very good sense.

**Senator Bryden:** You indicated you will be meeting with the minister. If you say to him that currently you have one representative out of three and in the future you will have one out of seven, he will tell you, no, in the future the community will have four out of seven.

**Mr. Hurst:** That is not our interpretation. I have heard that interpretation. As I understand it, the four will be chosen from the port user community. Once the four are determined, their names will be brought up for approval to the federal minister. I would argue in that situation that it becomes more or less a matter of federal appointment as opposed to local appointment. I do not believe we will have an opportunity to influence that decision to any significant degree. We see it as having our representation reduced from 33 per cent to 14 per cent.

**Senator Forrestall:** Would it be of assistance to you if, hypothetically, the taxation were on net as opposed to gross revenues? What sort of impact would that have? Would it make it easier for you to pay taxes? You will be taxed on gross revenues.

**Mr. Hurst:** Correct.

**Senator Forrestall:** What do you have to say about having net revenues as the basis of taxation? In the normal course of events, if you have business expenditures, you deduct them and pay taxes on your net and not on your gross.

**Mr. Hurst:** I do not disagree with the general, overall philosophy that has been expressed by the federal government. The notion of commercialization is entirely appropriate. Certainly, it would be better to pay taxes based on net as opposed to gross income, but there is a lot of merit in the notion of introducing some real commercial discipline into the operation of our port. I, in particular, have no concern about our ability to set a model that will allow it to succeed within the direction established by the federal government. I am very confident we can do that.

When we took over ownership and operation of the Canadian side of an international tunnel, we did not create a new bureaucracy. We basically assigned additional responsibility to people who already work in various departments at city hall. If we have a public works issue with respect to the tunnel, we do not do other than go to the public works commissioner and say, "This is your responsibility. Get some of your people to fix it up." We have

**Le sénateur Bryden:** Les responsables du port pourraient alors payer les taxes ou des subventions tenant lieu de taxes, à partir des recettes du port lui-même?

**M. Hurst:** Je présume que cela dépend de la forme définitive du modèle d'exploitation choisi. Notre position correspond à celle que nous avons adoptée dans le cas de notre aéroport. Le conseil municipal a bien fait d'établir qu'il s'agirait d'une entité autonome et financièrement indépendante, qui ne toucherait pas de subvention locale. Nous sommes certainement d'accord pour dire que c'est là l'avenir et que c'est la façon de procéder. Avec l'aide du secteur privé, nous espérons remporter un certain succès à cet égard.

À nos yeux, cette façon de penser devrait être appliquée aussi au port. Cela me paraît être empreint de bon sens.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez dit que vous devez rencontrer le ministre. Si vous lui dites que vous comptez actuellement un représentant sur trois au conseil et que, à l'avenir, vous en compterez un sur sept, il vous dira — non, à l'avenir, la collectivité en comptera quatre sur sept.

**M. Hurst:** Ce n'est pas notre interprétation des choses. C'est une interprétation que j'ai déjà entendue. D'après ce que j'en sais, les quatre en question seront choisis parmi les utilisateurs du port. Une fois les quatre noms déterminés, ils seront proposés pour approbation au ministre fédéral. Je dirais que, dans une telle situation, c'est plus ou moins une nomination fédérale, plutôt qu'une nomination locale. Je ne crois pas que nous puissions exercer une grande influence sur cette décision. À nos yeux, cela réduit notre représentation de 33 à 14 p. 100.

**Le sénateur Forrestall:** Cela vous serait-il utile si, théoriquement, les recettes nettes plutôt que les recettes brutes étaient imposées? Quel serait l'effet d'une telle mesure? Serait-il alors plus simple pour vous de payer vos impôts? Vous allez être imposés sur les recettes brutes.

**M. Hurst:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Que pensez-vous de l'idée que les recettes nettes soient imposées? Dans le cours normal des choses, si vous avez des dépenses d'affaires, vous les déduisez et payez un impôt sur les recettes nettes, et non pas sur les recettes brutes.

**M. Hurst:** Je ne suis pas contre les principes globaux qu'a énoncés le gouvernement fédéral. La notion de commercialisation est tout à fait juste. Certes, il vaudrait mieux payer des impôts sur le revenu net plutôt que le revenu brut, mais l'idée d'instaurer une véritable discipline commerciale à l'exploitation de notre port a beaucoup de mérite. Pour ma part, je suis convaincu que nous pouvons établir un modèle qui permettra au port de connaître du succès conformément à l'orientation donnée par le gouvernement fédéral. J'en suis tout à fait convaincu.

Lorsque nous avons acquis le côté canadien du tunnel international et pris en charge son exploitation, nous n'avons pas créé de nouvelle bureaucratie. Essentiellement, nous avons attribué des responsabilités supplémentaires aux gens qui travaillent déjà dans divers services à l'hôtel de ville. S'il y a au tunnel un dossier qui concerne les travaux publics, nous ne faisons qu'appeler le commissaire des travaux publics pour lui dire:



not created a new bureaucracy. We have reduced the number of individuals in the direct, daily operation of that asset, and I think our operation is quite lean. We are pretty good in terms of doing the job we have to do, not only in this particular instance on behalf of the people of Windsor, but on behalf of the people of Canada. We have to remember that this is an international tunnel with an important role to play in the Canada-U.S. context.

**Senator Forrestall:** You can tell the minister some of the senators are as concerned about the bill as you are. Thank you for coming.

**Mr. Hurst:** Thank you.

**Senator Forrestall:** Very particularly, thank you for appearing here in your capacity as mayor and demonstrating that you do indeed attach importance to this matter. I think you serve your people well by doing so.

**Senator Adams:** Mr. Mayor, right now you have a casino. What sort of impact has it had on tourism? Do many casino players come from other cities?

**Mr. Hurst:** Senator, there are many people coming to the City of Windsor as a result of the casino. I have often suggested, believe it or not, that the casino industry has been a blessing to our community. Before the doors to our interim facility opened in 1994, visitation levels were around 2 million persons per year. We now exceed 8 million persons per year, 85 per cent of whom are from the United States of America. As you can see, we are getting lots and lots of visitation as a result of the success of our casino industry, thankfully.

**Senator Adams:** Which is why you like to control it. You really do not want the harbour commission to look after it.

**Mr. Hurst:** I am not bashing the harbour commissioners, not by any stretch of the imagination, but at a certain point in time it may make sense to consider a different way of doing things. I think the time has come in the case of the City of Windsor to look at a different model, one that is less bureaucratic and cumbersome, and that allows more coordination and cooperation. We will continue to be under the umbrella of all kinds of legislation. We will not do anything untoward to threaten our harbour or port. We will not do anything to threaten the international boundary that runs down the middle of the Detroit River. The reason I say that with such great confidence is that, because there are so many agencies and pieces of legislation that one has to go through before anything can be done, that guarantees that it is not just the mayor in 1998 talking. It guarantees that that type of statement is solid and will continue to be solid forever.

We put in a new shoreline on a part of our riverfront. The new shoreline was in the context of a new transient marina, to which I referred in my comments. The process for that is not yet completed, but over the last two and a half years we have dealt with, I believe, 14 or 15 agencies. We are on an international border, so in addition to local requirements and regional conservation authority requirements and the provincial Ministry of

«C'est votre responsabilité. Faites que cela soit réparé.» Nous n'avons pas créé de nouvelle bureaucratie. Nous avons réduit le nombre d'employés qui participent directement à l'exploitation quotidienne de ce bien, et je crois que nous avons une administration très épurée. Nous faisons un assez bon travail à mon avis, non seulement dans ce cas particulier, au nom des habitants de Windsor, mais aussi au nom des habitants du Canada. Il faut se rappeler qu'il s'agit d'un tunnel international ayant une fonction importante dans le contexte canado-américain.

**Le sénateur Forrestall:** Vous pouvez dire au ministre que certains sénateurs se préoccupent autant que vous du projet de loi. Merci d'être venu comparaître.

**M. Hurst:** Merci.

**Le sénateur Forrestall:** Je veux vous remercier particulièrement d'être venu témoigner ici en tant que maire et d'avoir démontré que vous attachez une importance réelle à la question. Je crois que vous servez bien vos citoyens en le faisant.

**Le sénateur Adams:** Monsieur le maire, vous avez maintenant un casino. Quels en ont été les effets sur le tourisme? Y a-t-il beaucoup de joueurs qui viennent d'autres villes?

**M. Hurst:** Sénateur, nombre de gens viennent à Windsor pour fréquenter le casino. Croyez-le ou non, j'ai souvent dit que l'industrie du casino est une bénédiction pour notre collectivité. Avant que n'ouvrent les portes de l'établissement temporaire en 1994, il y avait environ 2 millions de visiteurs par année. Nous en avons maintenant plus de 8 millions par année, dont 85 p. 100 proviennent des États-Unis. Comme vous pouvez le voir, notre industrie du casino nous fournit, il faut s'en réjouir, un très grand nombre de touristes.

**Le sénateur Adams:** Et c'est pourquoi vous aimez le contrôler. Vous ne souhaitez pas vraiment que la commission du havre s'en charge.

**M. Hurst:** Je ne dénigre pas le travail des commissaires du havre — pas du tout —, mais, à un moment donné, il peut être sensé d'envisager une façon différente de faire les choses. Je crois que le temps est venu à Windsor d'étudier un modèle différent, un modèle moins bureaucratique et moins lourd, et qui permet une coordination et une coopération accrues. Nous allons continuer à travailler sous le régime de toutes sortes de lois. Nous n'allons rien faire qui puisse menacer notre havre ou notre port. Nous n'allons rien faire qui puisse menacer la frontière internationale qui coupe la rivière Détroit en deux. Si je dis cela avec une telle conviction, c'est qu'il y a un si grand nombre d'organismes et de textes de loi dont il faut tenir compte avant de faire quoi que ce soit, qu'il est garanti que ce n'est pas seulement le maire en 1998 qui parle. C'est la garantie qu'une telle déclaration est solide et qu'elle sera toujours solide.

Nous avons ajouté un élément au rivage. Cet élément fait partie d'une marina provisoire, celle à laquelle j'ai fait allusion au début. Tout n'est pas en place encore, mais, disons que, depuis deux ans et demi, nous avons traité avec 14 ou 15 organismes, je crois. Nous sommes situés le long d'une frontière internationale, de sorte qu'en plus des exigences des autorités locales et des autorités régionales de conservation, sans oublier le ministère provincial de

the Environment requirements, there are federal agencies involved, such as Environment and Fisheries, and the list goes on. Of course, the City of Detroit has requirements, as do the State of Michigan and the U.S. government. It is a very difficult proposition to do anything that could in any way diminish our harbour or the federal interest or in any way impinge upon the importance of the international boundary in the middle of the Detroit River.

**Senator Adams:** You have no problem in your harbour with ships coming in with cars built in Detroit?

**Mr. Hurst:** The majority of the commercial traffic seems to be related to aggregate, and that has to do with the fact that we have — thank goodness! — a very robust local economy.

**Senator Roberge:** Assuming your recommendations are accepted, do you have a written plan on how to pay back the federal government on its assets?

**Mr. Hurst:** No, we do not. That issue would have to be addressed in the context of discussing the model we are proposing.

I suppose we always need an opening when we are bargaining. We would be looking for something low. I am sure the federal government would be looking for something higher. That is just the natural ebb and flow. You are absolutely correct that that issue would have to be addressed.

**Senator Whelan:** Mr. Mayor, I am not a member of this committee, but I have taken an interest in this because of the number of ports in the Great Lakes area, where I live. There is no other senator for 3 million people. You have to go to Brampton before you can find another senator.

You heard my question to the mayor of Hamilton, so I do not need to repeat it. The new structure appears much better than the old structure, and of course it is two more than what you are proposing. You are proposing five, and they are proposing seven.

**Mr. Hurst:** However, I am proposing two of five be council representatives representing the community.

**Senator Whelan:** These would be council members?

**Mr. Hurst:** Yes, and three would be from the port users group.

I should point out that, historically, it has been difficult for the port users to strike a meaningful relationship with the harbour commission. I would argue that it is much easier to access local council and establish a relationship with local council. I say that, because we live in the local community. My phone number is published in the local phone book. Everyone knows where I live, and the same can be said of the members of council as well. Two of five is much better than one of seven. That is 40 per cent as opposed to 14 per cent.

On the issue of being more open, harbour commission meetings are open now. The fact of the matter is that no one attends them. If it became something over which a local municipality had

l'Environnement, il y a celles des organismes fédéraux, par exemple Pêches et Océans, et ce n'est pas tout. Bien sûr, la Ville de Détroit a ses exigences, tout comme l'État du Michigan et le gouvernement américain. Il est très difficile de faire quoi que ce soit qui nuirait à notre havre ou à l'intérêt fédéral, ou encore qui nuirait à la frontière internationale qui se trouve au milieu de la rivière Détroit.

**Le sénateur Adams:** L'arrivée à votre port de bateaux remplis de voitures fabriquées à Détroit ne vous dérange pas?

**Mr. Hurst:** La majeure partie de l'achalandage commercial semble concerner le granulat, et cela n'a rien à voir avec le fait que nous ayons — Dieu merci! — une économie locale tout à fait solide.

**Le sénateur Roberge:** En présumant que vos recommandations sont adoptées, avez-vous dressé par écrit un plan pour le remboursement de l'argent nécessaire à l'acquisition des biens du gouvernement fédéral?

**Mr. Hurst:** Non. C'est une question qu'il faudrait aborder dans une discussion sur le modèle que nous proposerons.

J'imagine qu'il faut toujours une entrée en la matière pour commencer à négocier. Notre montant ne serait pas trop élevé. Je suis sûr que celui du gouvernement fédéral serait plus élevé. C'est une fluctuation tout à fait naturelle. Vous avez tout à fait raison de dire que c'est une question dont il faudra traiter.

**Le sénateur Whelan:** Monsieur le maire, je ne suis pas membre du comité ici présent, mais je m'intéresse aux audiences en raison du nombre de ports qui se trouvent dans la région des Grands lacs, là où j'habite. Il n'y a pas d'autres sénateurs qui travaillent pour 3 millions de personnes. Il faut aller jusqu'à Brampton pour trouver un autre sénateur.

Vous avez entendu la question que j'ai posée au maire d'Hamilton. Je n'ai donc pas besoin de la répéter. La nouvelle structure semble nettement supérieure à l'ancienne et, bien sûr, c'est deux de plus que ce que vous proposez. Vous en proposez cinq, ils en proposent sept.

**Mr. Hurst:** Je propose que deux des cinq membres au conseil représentent la collectivité.

**Le sénateur Whelan:** Ce serait des membres du conseil?

**Mr. Hurst:** Oui, et il y en aurait trois qui proviendraient du groupe des utilisateurs du port.

Je devrais souligner que, historiquement, les utilisateurs du port ont éprouvé de la difficulté à nouer des rapports conséquents avec la commission du havre. J'avancerais qu'il est beaucoup plus facile d'aborder un conseil local et de nouer des rapports avec un conseil local. Je dis cela parce que nous vivons au sein de la collectivité locale. Mon numéro de téléphone est publié dans l'annuaire local. Tout le monde sait où j'habite, et on pourrait en dire autant des membres du conseil. Deux sur cinq, c'est beaucoup mieux que un sur sept. C'est 40 p. 100 plutôt que 14 p. 100.

Quant à la question de la transparence, les réunions de la commission du havre se déroulent déjà dans la transparence. Le fait est que personne n'y assiste. Pourra-t-on améliorer la



greater authority, I would argue that the level of interest would necessarily increase, just by the nature of the local government structure. Will it enhance communication and exchange because they will be more public? They are public now. I argue that being more public comes with the model we are proposing.

**Senator Whelan:** Senator Bryden asked if you had any federal assistance. Was there any federal funding for the breakwaters in the city?

**Mr. Hurst:** I am not sure there was, Senator Whelan.

**Senator Whelan:** Were there not funds for the marina as well?

**Mr. Hurst:** Not for that particular marina. We were able to build a marina on the far east end of the city. In terms of shoreline protection, we did get federal support.

**Senator Whelan:** Did the Morton terminal get federal support?

**Mr. Hurst:** I am not sure. You know more than I do about this.

**Senator Whelan:** You mentioned aggregate, but another port facility is the huge grain elevator. It takes in oilseeds and ships out the soybean protein and canola protein. It bulk-ships product out of the Morton terminal as well.

I have not had time to study your figures on taxes and that type of thing. If I understand correctly, you will meet the minister today.

**Mr. Hurst:** Yes.

**Senator Whelan:** And the MPs?

**Mr. Hurst:** I think it depends on our time.

**The Chairman:** Thank you for your presentation, Mr. Mayor. Best of luck in your meeting with the minister.

**Mr. Hurst:** Thank you.

**The Chairman:** Our next witnesses are three councillors from the City of Oshawa.

Welcome to our committee; we appreciate your being here to make your presentation today.

**Mr. Nester Pidwerbecki, Councillor, City of Oshawa:** Thank you very much. We represent the City of Oshawa's council as a committee appointed by the City of Oshawa. We do not have our mayor with us, but we do have the deputy mayor, who is a part of this committee that deals with harbour and harbour commission-related issues throughout the course of the year. The mayor was not directly involved in this issue, but I am sure she has concerns about this issue as well.

The city has a significant interest in the future administrative structure and function of the Port of Oshawa and Oshawa Harbour. Since 1992, the city has completed a number of major planning studies involving the lands around Oshawa Harbour. The approved planning documents allow for the development of a

communication et l'échange en rendant plus «publique» la chose? Les réunions sont déjà publiques. Je dirais que les réunions publiques sont prévues dans le modèle que nous proposons.

**Le sénateur Whelan:** Le sénateur Bryden a voulu savoir si vous bénéficiez d'une aide du fédéral. Est-ce que le gouvernement fédéral a financé l'aménagement des brise-lames à Windsor?

**M. Hurst:** Je n'en suis pas sûr, sénateur Whelan.

**Le sénateur Whelan:** N'a-t-il pas financé la marina aussi?

**M. Hurst:** Pas cette marina en particulier. Nous avons pu construire une marina à l'extrémité est de la ville. Quant à la protection de l'espace littoral, nous avons obtenu de l'aide du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Whelan:** Le terminal Morton a-t-il été financé au moyen de fonds fédéraux?

**M. Hurst:** Je n'en suis pas sûr. Vous ne savez plus que moi là-dessus.

**Le sénateur Whelan:** Vous avez parlé du granulât, mais il y a aussi cet énorme silo-élévateur qui fait partie des installations portuaires. On y stocke des oléagineux, et on expédie les protéines du soja et du canola. On y expédie aussi en vrac des produits à partir du terminal Morton.

Je n'ai pas eu le temps d'étudier vos chiffres sur les impôts et ainsi de suite. Si je comprends bien, vous allez rencontrer le ministre aujourd'hui.

**M. Hurst:** Oui.

**Le sénateur Whelan:** Et les députés?

**M. Hurst:** Cela va dépendre du temps à notre disposition, je crois.

**La présidente:** Merci de l'exposé que vous nous avez présenté, monsieur le maire. Quant à votre rencontre avec le ministre, nous vous souhaitons la meilleure des chances.

**M. Hurst:** Merci.

**La présidente:** Nous accueillons maintenant trois conseillers municipaux de la ville d'Oshawa.

Bienvenue. Nous apprécions le fait que vous veniez nous présenter un exposé ici aujourd'hui.

**M. Nester Pidwerbecki, conseiller municipal, Ville d'Oshawa:** Merci beaucoup. Nous représentons le conseil municipal de la ville d'Oshawa, c'est-à-dire que nous formons un comité créé par la Ville d'Oshawa. La mairesse ne nous a pas accompagnés, mais nous avons ici le maire adjoint, qui fait partie de notre comité, dont le mandat englobe les questions touchant le havre et la commission du havre durant le cours de l'année. La mairesse n'a pas participé directement à ce dossier, mais je suis sûr que cela lui tient à coeur aussi.

La structure et le fonctionnement administratifs du port et du havre d'Oshawa sont un sujet de préoccupation pour la Ville. Depuis 1992, celle-ci a réalisé plusieurs grandes études de planification relatives aux terrains qui entourent le havre. Les documents de planification approuvés permettent l'aménagement

mixed-use harbour that recognizes the continuance of the Port of Oshawa with its primary focus of activity on the east side of the harbour. The mixed-use concept allows for future residential, cultural and recreational opportunities to be developed on the west side of the harbour on lands no longer required by the Oshawa Harbour Commission for harbour purposes.

Certain lands on the west wharf and elsewhere in the harbour area, commonly referred to as the "caveated lands" and totalling 61 acres, were transferred from the city to the federal government at no cost in 1966 specifically for the use by the Oshawa Harbour Commission for harbour purposes. The city has a particular interest in these caveated lands as outlined in the attached map. Certain portions of these caveated lands have not been used for harbour purposes while other portions are vacant and not required by the port.

The city has also been active in other initiatives in the harbour area. The city, in partnership with other levels of government and various stakeholder groups, has been working to protect and restore the Second Marsh, a provincially significant wetland that lies just east of Oshawa Harbour.

The City of Oshawa wishes to advise this committee that the city has no objections to the passage of Bill C-9 in principle, but certain issues need to be further addressed. On November 18, 1996, Oshawa city council endorsed a number of recommendations regarding the Canadian Marine Act, Bill C-44, which were presented to the House of Commons Standing Committee on Transport and the federal Minister of Transport. From the perspective of the city of Oshawa, these recommendations remain applicable to the new Canada Marine Act, Bill C-9. A copy of the city's previous submission regarding the Canada Marine Act, dated November 25, 1996, is hereto attached for your consideration.

There are four issues that the City of Oshawa wishes specifically to bring to the attention of this committee.

The first issue is the matter of CPA status for the Port of Oshawa. The city does not consider the Port of Oshawa as meeting the required criteria set out in Bill C-9 for becoming a Canada Port Authority; nor does the city consider the CPA structure of port administration to be appropriate for the Oshawa harbour. The Port of Oshawa should remain identified as a regional-local port under national marine policy. In the event that the Oshawa Harbour Commission makes an application for CPA status, the federal government is requested to consult formally with the City of Oshawa in advance of giving consideration to such an application.

The second issue is the future port administrative structure. Since the Port of Oshawa is not identified as a CPA in Bill C-9, further clarification is requested in Bill C-9 — or in related regulations or in another federal policy document — in order to address transition issues and processes from the current OHC port administrative structure to any port administrative structure. This is an important issue for the City of Oshawa. The organizational structure of the Oshawa Harbour Commission does not lend itself to meeting national marine policy objectives related to community

d'un havre polyvalent dont l'activité serait concentrée sur le côté est du havre, permettant ainsi au port d'Oshawa de continuer à fonctionner. Cette polyvalence laisse la possibilité de réaliser à l'avenir des aménagements résidentiels, culturels et récréatifs à l'ouest du havre sur des terrains dont la Commission de port d'Oshawa n'aurait plus besoin pour les activités portuaires.

Certains terrains situés à l'ouest du quai et ailleurs dans la zone portuaire, communément appelés les terrains cédés, d'une superficie de 61 acres, ont été cédés gracieusement par la Ville au gouvernement fédéral en 1966 en limitant l'usage, par la Commission de port d'Oshawa, aux activités portuaires. La Ville s'intéresse particulièrement à ces terrains tracés sur la carte jointe. Des parties de ces terrains n'ont jamais servi à des fins portuaires, tandis que d'autres, restées nues, ne sont pas requises par le port.

La Ville a aussi participé activement à d'autres initiatives dans la zone portuaire. En collaboration avec d'autres paliers de gouvernement et divers intervenants, elle s'est employée à protéger et à restaurer le Second Marsh, un marécage de régime provincial situé juste à l'est du havre d'Oshawa.

La Ville d'Oshawa tient à informer le comité qu'elle ne s'oppose pas en principe à l'adoption du projet de loi C-9, mais elle voudrait que certaines questions soient d'abord examinées de plus près. Le 18 novembre 1996, le conseil municipal d'Oshawa a adopté, à l'égard de la Loi maritime du Canada (projet de loi C-44) plusieurs recommandations qui ont été communiquées au comité permanent des transports de la Chambre des communes et au ministre fédéral des Transports. À ses yeux, ces recommandations continuent de s'appliquer à la nouvelle Loi maritime du Canada, le projet de loi C-9. Un exemplaire du mémoire présenté le 25 novembre 1996 à l'égard de la Loi maritime du Canada est joint pour vous permettre d'en prendre connaissance.

La Ville d'Oshawa souhaite porter à l'attention du comité quatre problèmes particuliers:

Le premier problème concerne le statut d'APC pour le port d'Oshawa. La Ville considère que le port d'Oshawa ne répond pas aux critères établis dans le projet de loi C-9 pour en faire une administration portuaire du Canada et rejette la structure d'administration portuaire de l'APC pour le havre d'Oshawa. Elle propose donc que le port d'Oshawa demeure un port régional-local au sens de la politique maritime nationale. Si jamais la Commission de port d'Oshawa demandait le statut d'APC, nous prions le gouvernement fédéral de tenir des consultations officielles avec la Ville d'Oshawa avant même d'examiner une telle requête.

Le deuxième concerne la future structure administrative du port. Puisque le port d'Oshawa n'est pas désigné comme une APC dans le projet de loi C-9, nous demandons de clarifier dans le projet de loi, dans un règlement connexe ou dans un autre énoncé de politique fédéral, les enjeux et le processus de transition de la structure administrative actuelle, la commission de port, à la structure administrative portuaire, quelle qu'elle soit. L'enjeu est important pour la Ville. La structure de la Commission de port d'Oshawa ne saurait répondre aux objectifs de la politique



control of regional-local ports and public accountability. The continuation of the current form of federal agency status is not supported by the City of Oshawa.

The third issue is the City's interest and role in the future administrative structure. The city requests the opportunity to participate in any administrative structure for Oshawa Harbour. The city requests that the federal government acknowledge that the City of Oshawa is the most appropriate municipal stakeholder in the future development of Oshawa Harbour. It is further requested that the federal government initiate discussions with the city regarding the establishment of a port administrative structure for the harbour.

The fourth issue is related to the caveated lands and divestiture of surplus port lands. The city requests that the federal government acknowledge that upon the repeal of the Harbour Commissions Act and the disbandment of the Oshawa Harbour Commission, there are legal issues related to the caveated harbour lands that must be reviewed by the city. In addition, other harbour lands that are identified as surplus to the port function today and in the foreseeable future should not be controlled by any port authority. The question of their ultimate ownership is important and requires the city to be directly involved in any divestiture of these lands. As part of any divestiture process, the federal government is requested to allocate funding specifically for resolving environmental constraints in the Oshawa Harbour.

Along with that, we have attached some significant documents to show you the caveated lands to which we are referring.

I will ask Acting Mayor Bob Boychyn to continue with the presentation.

**Mr. Bob Boychyn, Councillor, Acting Mayor, City of Oshawa:** We recently received a copy of the submission made by the harbour commission to you on Monday afternoon. As we expected, they painted a very rosy picture in order to facilitate any future application they might make for CPA status.

We would like to present to you some numbers. The latest numbers available to the City of Oshawa are for 1994. It has been impossible to get additional updated information from the harbour commission, as they will not supply it to us.

Using 1994 figures, when you compare Oshawa with the various other ports in the Great Lakes, specifically Hamilton, Windsor, Thunder Bay and Toronto, you will note from the submission that Hamilton is in the range of 12 million tonnes per year, Windsor 3.5 million tonnes, Thunder Bay 13.8 million, and Toronto 1.6 million. The harbour commission, in its presentation, indicated that their tonnages are up approximately 73 per cent from 1994 totals. In 1994, their total tonnage was 110,000 tonnes, so 73 per cent will raise that to 190,000 tonnes. We do not believe that that qualifies them for CPA status.

maritime nationale concernant le contrôle communautaire des ports régionaux/locaux et la reddition de comptes. La Ville d'Oshawa n'est pas favorable au maintien de son statut actuel d'organisme fédéral.

Le troisième concerne l'intérêt et le rôle de la ville à l'égard de la structure administrative du port. La ville sollicite l'occasion de participer à la structure administrative du havre d'Oshawa, quelle qu'elle soit. Elle demande au gouvernement fédéral de la reconnaître comme intervenant municipal le plus approprié dans le futur aménagement de son site. Elle le prie en outre d'amorcer des discussions avec elle concernant la mise en place d'une nouvelle structure administrative portuaire pour le havre d'Oshawa.

Le quatrième concerne les questions liées aux terrains cédés et la cession de terrains portuaires excédentaires. La Ville demande au gouvernement fédéral de reconnaître que, à l'égard des terrains portuaires cédés, la ville devra réexaminer, l'abrogation de la Loi sur les commissions portuaires et l'abolition de la Commission de port d'Oshawa créeront des problèmes juridiques. D'autre part, le contrôle d'autres terrains de la zone portuaire qui ont été déclarés excédentaires ou le seront dans un avenir prévisible ne devrait pas relever d'une administration portuaire; la question de la possession ultime de ces terrains est importante et nécessite la participation directe de la Ville à leur cession éventuelle. Nous demandons au gouvernement fédéral, dans le cadre d'une cession éventuelle, d'affecter des fonds pour remédier spécifiquement aux contraintes environnementales du havre d'Oshawa.

Par ailleurs, nous avons inclus des documents importants qui montrent les terrains cédés auxquels nous faisons allusion.

Je demanderais maintenant à l'adjoint de la mairesse, M. Bob Boychyn, de poursuivre l'exposé.

**M. Bob Boychyn, conseiller municipal, adjoint de la mairesse, Ville d'Oshawa:** Nous avons reçu récemment un exemplaire du mémoire que la commission du havre vous a présenté lundi après-midi. Comme nous nous y attendions, la commission a brossé un tableau très gai de la situation pour faciliter toute demande future qu'elle pourrait faire afin d'obtenir le statut d'APC.

Nous aimerions vous donner quelques chiffres. Les derniers dont dispose la Ville d'Oshawa concernent l'année 1994. Il est impossible d'obtenir de la commission du havre des renseignements plus à jour. Elle ne nous les fournit pas.

À partir des chiffres de 1994, en comparant le port d'Oshawa à divers autres ports des Grands Lacs, et particulièrement ceux de Hamilton, Windsor, Thunder Bay et Toronto, vous remarquez que la production de Hamilton atteint les 12 millions de tonnes par année, celle de Windsor, 3,5 millions de tonnes, celle de Thunder Bay, 13,8 millions, et celle de Toronto, 1,6 million. Dans son mémoire, la commission du havre a indiqué que ses tonnages représentent environ 73 p. 100 des totaux enregistrés en 1994. En 1994, le total s'élevait à 110 000 tonnes de sorte que les 73 p. 100 en question portent le total à 190 000 tonnes. De ce fait, à nos yeux, la commission du havre ne répond pas aux critères nécessaires pour obtenir le statut d'APC.

The harbour commission proposed certain amendments to Bill C-9 that would permit them to cross-subsidize port operations from non-port revenue sources. However, extensive reliance on non-port revenue sources to maintain the port operations raises questions about the continued viability of port operations at Oshawa and, in particular, about the suggestion that Oshawa harbour qualifies as a CPA. Similarly, if the Oshawa Harbour Commission is intending to operate primarily as an economic development corporation, that raises questions regarding its future role.

The harbour commission's submission also referred to and quoted remarks of the assistant deputy minister of policy for Transport Canada who advises that the Oshawa harbour does not meet CPA requirements.

They also made a major reference to the fact that they won an OMB hearing between the City of Oshawa and the harbour commission. I think that should be qualified to the extent that several large sections of harbour commission lands would be down-zoned from the existing zonings, and the zonings eventually approved by the Ontario Municipal Board will subsequently be in line with the zonings recommended and suggested by the City of Oshawa. I think it is an overstatement for them to say that they won. In fact, the very use of the term "won" indicates some of the confrontational and adversarial role that has transpired between the City of Oshawa and the harbour commission. I do not think it is to the degree referred to by some of the earlier presenters, but nonetheless there is an adversarial relationship.

As well, because they place great weight on the fact that they now have appropriate zoning to permit development of the Oshawa Harbour Commission lands, we would like to point out that from 1958 to 1996 they had significant zoning to permit heavy industrial uses and practically anything they wanted to bring into that location. Consequently, we believe that it is economics, not the zoning, that has prevented any significant industrial development or activity at the Oshawa Harbour.

The second document contains some back-up material — essentially a graph. Unfortunately, the graph only goes to 1992 and, while we were able to get additional information, it is for 1993 and 1994 only; moreover, we were not able to reproduce the graph.

There is some statistical information on Exhibit 4.9. Following that, there is a map of the harbour as it exists today. Then there is some statistical information and an analysis of financial statements for the Oshawa Harbour Commission.

I would refer you to page 5 of the coloured booklet. This coloured picture is an accurate depiction of how the harbour commission operates or is situated today.

La commission du havre propose que le législateur apporte au projet de loi C-9 certaines modifications qui permettraient de financer les opérations portuaires à partir de fonds provenant de sources autres que les opérations portuaires elles-mêmes. Toutefois, une dépendance excessive à l'égard des sources de revenus non portuaires pour le maintien des opérations portuaires laisse douter de la viabilité des opérations portuaires à Oshawa et, en particulier, de la suggestion selon laquelle le havre de Oshawa répond aux critères d'une APC. De même, si la commission du havre d'Oshawa entend fonctionner principalement comme société de développement économique, son rôle futur doit être étudié.

Dans le mémoire de la commission du havre, il est question aussi des propos du sous-ministre adjoint chargé de la politique de Transports Canada — certaines remarques lui sont attribuées — selon qui le port d'Oshawa ne répondrait pas aux exigences d'une APC.

On y fait aussi allusion, de manière significative, au fait que la commission du havre a obtenu gain de cause, contre la Ville d'Oshawa, à une audience de la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Il me paraît nécessaire d'apporter une précision là-dessus, dans la mesure où des grandes parties des terrains de la commission du havre seraient classées dans une zone inférieure, et les zones approuvées au bout du compte par la Commission des affaires municipales de l'Ontario concorderaient avec les zones que recommande et propose la Ville d'Oshawa. Je crois qu'il est exagéré de sa part de dire qu'elle a obtenu gain de cause. De fait, l'utilisation même du terme «gain» donne une idée du rôle antagoniste et de la tendance à l'affrontement qui marque les rapports entre la Ville d'Oshawa et la commission du havre. Cela ne m'apparaît pas aussi grave que ce qu'ont laissé entendre certains des témoins avant moi, mais il s'agit tout de même d'une relation antagoniste.

De même, comme la commission du havre accorde beaucoup d'importance au fait qu'elle compte maintenant le zonage approprié pour permettre la mise en valeur de ses terrains, nous souhaitons souligner que, de 1958 à 1996, elle bénéficiait d'un zonage qui autorisait l'implantation de l'industrie lourde et d'à peu près tout ce qu'elle voulait mettre en place à cet endroit. Par conséquent, nous croyons que c'est l'économie, et non pas le zonage, qui a empêché qu'il n'y ait une activité ou une expansion industrielle importante au havre d'Oshawa.

Le deuxième document renferme des données secondaires — c'est essentiellement un graphique. Malheureusement, les données ne sont valables que jusqu'en 1992 et, bien que nous ayons pu obtenir des renseignements complémentaires, c'est pour 1993 et 1994 seulement. Par ailleurs, nous n'avons pu reproduire le graphique.

Le document 4.9 renferme des données statistiques. À la suite, il y a une carte du havre tel qu'il se présente aujourd'hui. Puis, il y a des renseignements statistiques et une analyse des états financiers de la Commission du havre d'Oshawa.

Je vous renvoie à la page 5 du livret en couleurs. L'illustration en couleurs dépeint le fonctionnement ou la situation actuelle de la commission du havre.



I would also refer you to page 10, which is another coloured picture. This is a depiction of the plan the City of Oshawa has for the Oshawa harbour lands. On the left side of the page is the urban development concept for Oshawa Harbour; the pink area in the middle represents the lands we believe would be sufficient to meet the limited needs, as demonstrated by this statistical information, of the Oshawa Harbour Commission.

We do not want to wipe out the Oshawa harbour. We realize it has a local and regional use, as well as a part to play in our economy; however, we think it is inappropriate that the city council be expected to administer that as a division of council — much like Windsor suggests with its airport. We also have recently acquired our local airport from the federal government. There were negotiations, and we worked out a compensation package at \$1 in the event we choose to divest ourselves of any federal lands.

While we have a comprehensive plan, the evidence is clear that the Oshawa Harbour Commission does not meet the CPA status requirements. We appreciate the recommendations in the legislation. We merely request that there be some clarification of the actual divestiture process.

**Senator Bryden:** The area you have outlined in pink on page 10 of that document would be the port.

**Mr. Boychyn:** Those are the lands that we propose should continue to be used for port purposes.

**Senator Bryden:** At the moment that would be considered a local port.

**Mr. Boychyn:** Yes.

**Senator Bryden:** A local or regional port.

**Mr. Boychyn:** Yes.

**Senator Bryden:** It would be divested to whatever body you put together.

**Mr. Boychyn:** We are hoping that the Minister of Transport would divest it to the City of Oshawa.

**Senator Bryden:** I think there are more interests involved than that, but you are convinced that, that having occurred, the port could operate as a commercial facility.

**Mr. Boychyn:** Yes.

**Senator Roberge:** It seems to me that, as a city council, you would have more interest in residential-recreational facilities than in a port facility itself.

**Mr. Boychyn:** That is as a result of the underutilization of the existing harbour facilities. In 1994, they did about 110,000 tonnes, and the 73 per cent increase for last year still puts them under 200,000 tonnes.

If you look at the picture on page 10, you will notice on the left-hand side of the page that there is an area marked in pale blue called Lakeview Park. That is the premier park facility in the City

Je vous renvoie à la page 10, où vous trouverez une autre illustration en couleurs. Il s'agit d'un plan de la Ville d'Oshawa pour ce qui touche ses terres cédées. Du côté gauche de la page, on voit le concept de développement urbain du havre d'Oshawa; la zone en rose, au milieu, représente les terres qui nous paraissent suffire aux besoins limités dont il est question ici, comme le démontre l'information statistique de la Commission du havre d'Oshawa.

Nous ne souhaitons pas éliminer le havre d'Oshawa. Nous savons qu'il sert à des fins locales et régionales, tout en jouant un rôle dans notre économie; toutefois, nous sommes d'avis qu'il ne convient pas au conseil municipal d'en faire une division — comme Windsor semble bien le suggérer avec son aéroport. De même, nous avons récemment acquis du gouvernement fédéral notre aéroport local. Il y a eu des négociations, et nous en sommes arrivés à un programme d'indemnisation de un dollar pour l'éventualité où nous choisirions de céder des terrains fédéraux.

Nous disposons bien d'un plan global, mais il demeure évident que la Commission du havre d'Oshawa ne répond pas aux exigences nécessaires pour obtenir le statut d'APC. Nous apprécions les recommandations qui se trouvent dans le projet de loi. Nous demandons simplement que le processus de cession proprement dit soit quelque peu éclairci.

**Le sénateur Bryden:** La zone délimitée en rose à la page 10 du document, c'est le port.

**M. Boychyn:** Ce sont les terrains que nous voulons continuer à utiliser aux fins du port.

**Le sénateur Bryden:** En ce moment, ce serait considéré comme un port local.

**M. Boychyn:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Un port local ou régional.

**M. Boychyn:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Il serait cédé à toute organisation que vous établiriez.

**M. Boychyn:** Nous espérons que le ministre des Transports va le céder à la Ville d'Oshawa.

**Le sénateur Bryden:** Je crois qu'il y a un plus grand nombre d'intérêts en jeu, mais vous êtes convaincu que, une fois cela fait, le port pourrait fonctionner à la manière d'une installation commerciale.

**M. Boychyn:** Oui.

**Le sénateur Roberge:** Il me semble que, du fait que vous êtes des conseillers municipaux, votre intérêt devrait se porter davantage vers des installations résidentielles-récréatives que vers une installation portuaire en tant que tel.

**M. Boychyn:** C'est le fruit d'une sous-utilisation des installations existantes du havre. En 1994, on a enregistré un tonnage d'environ 110 000 tonnes, et l'augmentation de 73 p. 100 pour l'an dernier porte le total à un peu moins de 200 000 tonnes.

Si vous regardez l'illustration de la page 10, vous remarquerez, du côté gauche, une zone en bleu pâle appelée Lakeview Park. C'est le principal parc aménagé de la Ville d'Oshawa. Le terrain

of Oshawa. The land immediately to the east of the park, which we have shown as residential urban development, right now sits as a wasteland. Quite frankly, it is a disaster. We are trying to make the waterfront an economic, viable and vibrant community. We want it to help attract business, industry and culture to the City of Oshawa.

**Senator Roberge:** That brings me back to one of the questions I raised with the witnesses from Toronto. At that point, why would not you consider doing away completely with your port facility, give those operations to Toronto, and utilize that space for something else?

**Mr. Boychyn:** That is not how I understood your previous question to the representatives from Toronto. However, in our collective opinion, if Toronto wanted to absorb the harbour operations presently at Oshawa and move them all to Toronto, I do not think any of us would have any grave concerns.

**Mr. Irv Harrell, Councillor, City of Oshawa:** There is, however, a continuing and ongoing economic interest that must be served by this port and by the areas shown in pink. The port is designated in the region's official plan as a regional port, and it is certainly designated in the Oshawa official plan as the Oshawa Harbour and the Oshawa Port.

I do not believe the total transfer of the harbour facility to Toronto would meet the requirements of the Region of Durham, although it would certainly, in many respects, be received well by the City of Oshawa. It would be wonderful to be able to develop a residentially oriented, marina-focused harbour, but the reality is that industry needs to be served. That is why we did the study in 1995.

**Senator Roberge:** Maybe industry would find it more economical to be in one area as opposed to two.

**Mr. Harrell:** The distance between Oshawa and Toronto is a major transportation issue. At this point in time our city position, which is reflected in the documents we have put before you today, is that there is a need for a continuing presence on the east side of the Oshawa harbour to serve the city of Oshawa and the Region of Durham.

**Senator Roberge:** It may not be a matter of economics, but there is a need.

**Mr. Harrell:** A limited need.

**Senator Roberge:** Maybe we have too many ports in this country. Maybe we should reduce the number of ports.

**Senator Forrestall:** Nobody can do that.

**Mr. Boychyn:** We accept the recommendation that Oshawa not be given CPA status. As councillor Harrell indicated, there is a need for some commercial port facility. As a branch of our municipal government, we are prepared to provide that limited service.

I cannot disagree with your observations either.

tout juste à l'est du parc, qui est désigné comme faisant partie d'une zone de développement résidentiel, demeure inutilisé. Pour être franc, c'est un désastre. Nous essayons de faire du secteur riverain un élément économique, viable et dynamique. Nous voulons attirer l'entreprise, l'industrie et la culture à la Ville d'Oshawa.

**Le sénateur Roberge:** Cela me ramène à l'une des questions que j'ai posées aux témoins de Toronto. Pourquoi ne pas envisager de se défaire entièrement de l'installation portuaire, de confier les opérations à Toronto, puis d'utiliser l'espace pour autre chose?

**M. Boychyn:** Ce n'est pas comme cela que j'avais compris la question que vous avez posée aux représentants de Toronto. Par contre, si vous voulez notre opinion collective, si Toronto souhaitait absorber les opérations portuaires qui se déroulent présentement à Oshawa pour les reprendre intégralement, je ne crois pas que l'un d'entre nous s'en soucie énormément.

**M. Irv Harrell, conseiller municipal, Ville d'Oshawa:** Il y a toutefois un intérêt économique qu'il faut continuer à servir avec ce port et avec les zones en rose. Dans le plan officiel de la région, le port est désigné comme étant un port régional, et dans le plan officiel d'Oshawa, il est certainement désigné comme étant le havre d'Oshawa, le port d'Oshawa.

Je ne crois pas que le transfert intégral de l'installation portuaire au profit de Toronto répondrait aux exigences de la région de Durham, même si, à de nombreux égards, la Ville d'Oshawa accueillerait cela favorablement. Il serait merveilleux de pouvoir aménager un havre où les habitations et la marina ont préséance, mais la réalité, c'est que les besoins de l'industrie sont là. C'est pourquoi nous avons effectué l'étude en 1995.

**Le sénateur Roberge:** Peut-être que l'industrie trouverait cela plus économique de se situer dans une zone plutôt que deux.

**M. Harrell:** La distance entre Oshawa et Toronto est une importante question du point de vue des transports. À l'heure actuelle, la position de notre ville, qui est exprimée dans les documents que nous vous avons remis aujourd'hui, c'est qu'il faut maintenir une présence sur le côté est du havre d'Oshawa, pour servir la ville d'Oshawa et la région de Durham.

**Le sénateur Roberge:** Ce n'est peut-être pas une question d'économie, mais il y a là un besoin.

**M. Harrell:** Un besoin limité.

**Le sénateur Roberge:** Peut-être qu'il y a trop de ports dans notre pays. Peut-être faut-il réduire le nombre de ports.

**Le sénateur Forrestall:** Personne ne peut faire cela.

**M. Boychyn:** Nous acceptons la recommandation selon laquelle Oshawa ne devrait pas obtenir le statut d'APC. Comme M. Harrell l'a fait remarquer, il faut une certaine installation portuaire commerciale: c'est un besoin. En tant que partie de notre administration municipale, nous sommes prêts à fournir ce service limité.

Je ne saurais m'opposer à vos observations, moi non plus.



**Senator Whelan:** From what I have heard in presentations here, it sounds like there is not a very close working relationship or a harmonious working relationship between the harbour commissions and the different cities that have made presentations this morning and earlier this week. That astounds me, as an old municipal politician who worked harmoniously with different groups for 16 years.

The harbour commission had nothing to do with this coloured booklet, did it? Did you do this on your own?

**Mr. Pidwerbecki:** It is a city proposal.

**Senator Whelan:** The harbours along Lake Erie and along the St. Clair River in southern Ontario provide a tremendous service. They keep the road graders and the big gravel trucks off the road. Barges bring in the aggregate for the tremendous construction projects in the area. With fewer rail facilities, it is a tremendous benefit to have a harbour.

**Mr. Boychyn:** Approximately 12 kilometres to 15 kilometres to the east of the City of Oshawa, Blue Circle Cement has a port on their private property. A significant percentage of the shipping coming into the Region of Durham does go to the Blue Circle terminal. We do not have any statistics on that because they are a private corporation, but they provide the facilities.

**Senator Whelan:** Did you get a federal improvement grant for your airport before the government turned it over to you? Has it been completely turned over to you?

**Mr. Boychyn:** In 1988-89, the federal government provided some funding, along with the province and the City of Oshawa, to upgrade, develop and improve the airport dramatically. It continued to be leased to the City of Oshawa for a number of years.

Just last year, we were able to conclude an arrangement with the federal government so that we became the sole owners of the Oshawa airport property. An arrangement is in place that in the event we sell any of the lands at the airport within a certain time frame, we have to repay the federal government a portion of the moneys derived from any sales. We think a similar arrangement should be appropriate for the harbour.

**Senator Whelan:** You are here mainly, then, to counteract the submission made by the harbour commission.

**Mr. Boychyn:** Yes.

**Senator Whelan:** Is it fully endorsed by the city council and the Chamber of Commerce?

**Mr. Boychyn:** Yes.

**Senator Whelan:** I live on the busiest waterway in the world, the Detroit River. More tonnage travels that river than travels the Suez Canal or the Panama Canal. I see the cement boats go by in that area, so I know the importance of shipping.

**Senator Adams:** There are numerous tanks along the west wharf lands. Is that property owned by the government?

**Le sénateur Whelan:** D'après ce que j'ai entendu ici, il ne semble pas y avoir des rapports très étroits ni harmonieux entre les commissions du havre et les diverses villes dont les représentants sont venus témoigner ici ce matin et plus tôt, durant la semaine. J'en suis ahuri, car je suis un vieux politicien municipal qui a travaillé en harmonie avec divers groupes pendant 16 ans.

La commission du havre n'a rien à voir avec ce livret en couleurs, n'est-ce pas? Est-ce vous qui avez préparé ceci?

**M. Pidwerbecki:** C'est une proposition de la ville.

**Le sénateur Whelan:** Les havres le long du lac Érié et le long de la rivière St. Clair, dans le sud de l'Ontario, fournissent un service extraordinaire. Ils tiennent les niveleuses et les gros camions à gravier à l'écart des routes. Des barges transportent le granulats nécessaire aux énormes projets de construction dans la région. Les installations ferroviaires étant amoindries, le havre représente un avantage énorme.

**M. Boychyn:** De 12 à 15 kilomètres à l'est de la ville d'Oshawa, environ, la société Blue Circle Cement possède un port privé. Une bonne part de ce qui est transporté dans la région de Durham va au terminal de Blue Circle. Nous n'avons pas de statistique à ce sujet, car il s'agit d'une société du secteur privé, mais cette société a des installations.

**Le sénateur Whelan:** Avez-vous obtenu du gouvernement fédéral une subvention pour votre aéroport avant que celui-ci ne vous le cède? L'aéroport vous a-t-il été confié intégralement?

**M. Boychyn:** En 1988-1989, le gouvernement fédéral a fourni certains fonds, tout comme l'ont fait la province et la Ville d'Oshawa pour permettre une amélioration, un développement et une mise en valeur considérables de l'aéroport. La Ville d'Oshawa a continué à louer les terrains pendant plusieurs années.

L'an dernier, nous avons pu conclure une entente avec le gouvernement fédéral, de sorte que nous sommes devenus les seuls propriétaires du terrain de l'aéroport d'Oshawa. Selon l'entente en place, si nous vendons l'un quelconque des terrains de l'aéroport dans un certain délai, nous devons rembourser au gouvernement fédéral une partie du produit de la vente. Une entente semblable nous paraît convenable dans le cas du havre.

**Le sénateur Whelan:** Vous êtes donc ici principalement pour contrer le mémoire présenté par la commission du havre.

**M. Boychyn:** Oui.

**Le sénateur Whelan:** Avez-vous l'appui sans réserve du conseil municipal et de la chambre de commerce?

**M. Boychyn:** Oui.

**Le sénateur Whelan:** J'habite tout près de la voie navigable la plus achalandée au monde, la rivière Détroit. Le tonnage sur cette rivière est supérieur à ce qui est transporté sur le canal de Suez ou le canal de Panama. Je vois les bateaux qui transportent le ciment dans cette région: je suis conscient de l'importance du transport maritime.

**Le sénateur Adams:** Il y a de nombreux réservoirs le long des terrains portuaires du côté ouest. Est-ce la propriété du gouvernement?

**Mr. Pidwerbecki:** Several of those tanks that you are referring to have at this point in time been removed. One private oil company has tanks there.

With respect to any submissions we might receive in the future for development along the west wharf, we have been told that, on the day we can assure the company that they can start developing on their own, those tanks will be gone. A private individual owns that property.

**Senator Adams:** Will the city give them a guarantee or another property? Will they be moving out and taking their business elsewhere?

**Mr. Pidwerbecki:** The individual who owns that piece of property is prepared to develop it on his own if he gets the right to go ahead.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen. We appreciate your presence here today.

The committee adjourned.

**M. Pidwerbecki:** Plusieurs des réservoirs auxquels vous faites allusion ont été enlevés. Une pétrolière y compte des réservoirs.

Quant à toute proposition future de mise en valeur des terrains du côté ouest, on nous a dit que, le jour où nous pourrions garantir à la société qu'elle peut commencer à se développer elle-même, les réservoirs disparaîtront. C'est un particulier qui est propriétaire.

**Le sénateur Adams:** La Ville va-t-elle lui donner une autre garantie ou une autre propriété? La société va-t-elle déménager et aller faire des affaires ailleurs?

**M. Pidwerbecki:** Le particulier qui est propriétaire de ce terrain est prêt à le développer lui-même s'il obtient le feu vert.

**La présidente:** Merci beaucoup, messieurs. Nous apprécions votre présence ici aujourd'hui.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Cœur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Cœur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the City of Toronto:*

Joe D'Abramo.

*From the City of Hamilton:*

Mayor Robert Morrow;

Alderman Bob Charters; and

Patrice Noé Johnson, City Solicitor.

*From the City of Windsor:*

Mayor Michael Hurst; and

Matt Marchand, Policy Assistant.

*From the City of Oshawa:*

Nester Pidwerbecki, Councillor;

Bob Boychyn, Councillor; and

Irv Harrell, Councillor.

*De la Ville de Toronto:*

Joe D'Abramo.

*De la Ville de Hamilton:*

Robert Morrow, maire;

Bob Charters, conseiller municipal;

Patrice Noé Johnson, avocate.

*De la Ville de Windsor:*

Michael Hurst, maire;

Matt Marchand, adjoint à la politique.

*De la Ville d'Oshawa:*

Nester Pidwerbecki, conseiller municipal;

Bob Boychyn, conseiller municipal;

Irv Harrell, conseiller municipal.





First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Monday, May 4, 1998

---

Le lundi 4 mai 1998

---

Issue No. 15

Fascicule n° 15

**Fifth meeting on:**  
Examination of Bill C-9,  
Canada Marine Act

---

**Cinquième réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-9,  
Loi maritime du Canada

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams

Bryden

Buchanan, P.C.

Fitzpatrick

\* Graham, P.C. (or Carstairs)

Johnson

Losier-Cool

\* Lynch-Staunton

(or Kinsella (acting))

Perrault, P.C.

Poulin

Roberge

Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams

Bryden

Buchanan, c.p.

Fitzpatrick

\* Graham, c.p. (ou Carstairs)

Johnson

Losier-Cool

\* Lynch-Staunton

(ou Kinsella (suppléant))

Perrault, c.p.

Poulin

Roberge

Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Monday, May 4, 1998

(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:50 p.m. this day in Room 257-EB, the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Johnson, Poulin and Roberge (7).

*Other senator present:* The Honourable Senator Johnstone (1).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (*See Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From the City of Corner Brook:*

David Luther, Mayor.

*From Oceanex (1997) Inc.:*

Erle G. Barrett, Vice-President.

*From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:*

Thomas J. Hayes, Chairman;

Wade Elliott, Executive Director.

*From the Halifax Shipping Association:*

Captain Claude L. Ball, Executive Director.

*From the Port Alberni Harbour Commission:*

Hugh Anderson, Chairman;

Denis White, Port Manager and Chief Executive Officer.

*From the Chamber of Shipping of British Columbia:*

Ron Cartwright, President;

Joseph A. Nicol, Director;

Anthony G. Roper, Chairman of the Board;

Richard C. Stevens, Secretary-Treasurer.

*From the Port of Nanaimo:*

Patti Miller, Chair;

Bill Mills, Port Manager and Chief Executive Officer.

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le lundi 4 mai 1998

(17)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 50, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Johnston, Poulin et Roberge (7).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Johnstone (1).

*Également présent:* Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité poursuit son étude du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence. (*Pour le texte intégral de l'ordre de renvoi, voir le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.*)

**TÉMOINS:**

*De la Ville de Corner Brook:*

David Luther, maire.

*D'Oceanex (1977) Inc.:*

Erle G. Barrett, vice-président.

*De la Halifax-Dartmouth Port Development Commission:*

Thomas J. Hayes, président;

Wade Elliott, directeur exécutif.

*De la Halifax Shipping Association:*

Le capitaine Claude L. Ball, directeur administratif.

*De la Commission du havre de Port Alberni:*

Hugh Anderson, président;

Denis White, directeur du port et président-directeur général.

*De la Chamber of Shipping of British Columbia:*

Ron Cartwright, président;

Joseph A. Nicol, directeur;

Anthony G. Roper, président du conseil;

Richard C. Stevens, secrétaire-trésorier.

*Du Port de Nanaimo:*

Patti Miller, présidente;

Bill Mills, directeur du port et président-directeur général.

*De la Voie maritime du Saint-Laurent:*

Michel Fournier, President;  
André Latour, Vice-President, Human Resources;  
Carol Lemelin, Comptroller and Treasurer;  
André Landry, Director, Planning and Business Development.

*From the Iron Ore Company of Canada:*

Keith Eldridge, Vice-President.

*From Aluminerie Alouette Inc.:*

Gilles Blouin, Vice-President.

*From Wabush Mines:*

Damien Lebel, General Manager.

*From the Port of Sept-Îles:*

Valmont Bourgeois, Port Captain;

Guy Gingras, Director of Personnel and Administration.

*From the Progressive Conservative Party of Nova Scotia:*

John Hamm, Leader.

The witnesses from the City of Corner Brook; from Oceanex (1977) Inc; from the Halifax-Dartmouth Port Development Commission; from the Halifax Shipping Association; from the Port Alberni Harbour Commission and from the Chamber of Shipping of British Columbia each made a statement and answered questions.

At 5:40 p.m., the committee suspended.

At 5:55 p.m., the committee resumed.

The witnesses from the Port of Nanaimo; from the St. Lawrence Seaway Authority; from the Iron Ore Company of Canada; from Aluminerie Alouette Inc; from Wabush Mines; from the Port of Sept-Îles and from the Progressive Conservative Party of Nova Scotia each made a statement and answered questions.

At 8:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

Michel Fournier, président;  
André Latour, vice-président, Ressources humaines;  
Carol Lemelin, contrôleur et trésorier;  
André Landry, directeur de la planification et du développement.

*De la Compagnie minière IOC:*

Keith Eldridge, vice-président.

*De l'Aluminerie Alouette Inc.:*

Gilles Blouin, vice-président.

*De Wabush Mines:*

Damien Lebel, directeur général.

*Du port de Sept-Îles:*

Valmont Bourgeois, capitaine du port;

Guy Gingras, directeur, du personnel et de l'Administration.

*Du Parti progressiste-conservateur de la Nouvelle-Écosse:*

John Hamm, chef.

Les témoins de la Ville de Corner Brook, d'Oceanex (1977) Inc., de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, de la Halifax Shipping Association, de la Commission du havre de Port Alberni et de la Chamber of Shipping of British Columbia font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 40, le comité interrompt ses travaux.

À 17 h 55, le comité reprend ses activités.

Les témoins du port de Nanaimo, de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la Compagnie minière IOC, de l'Aluminerie Alouette Inc., de Wabush Mines, du port de Sept-Îles et du Parti progressiste-conservateur de la Nouvelle-Écosse font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 20 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



**EVIDENCE**

OTTAWA, Monday, May 4, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 1:50 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** We are continuing our a study of Bill C-9. This afternoon, we have as our first witnesses, Mayor David Luther, from the City of Corner Brook, and Mr. Erle Barrett, Vice-President of Oceanex. Welcome, Mr. Luther and Mr. Barrett.

Please proceed, Mr. Luther.

**Mr. David Luther, Mayor, City of Corner Brook, Newfoundland:** I appreciate you granting our municipality the opportunity to present a brief before your committee today. I am also pleased that Oceanex has agreed to join our municipality to make this presentation as well.

I have included an appendix in my brief of some historical and geographical information about the City of Corner Brook, which I feel demonstrates the critical importance that Corner Brook as a port is to the economic livelihood of our community and to our region in general.

I will not go into great detail verbalizing this information, however, I do wish to point out that Corner Brook's port is the second largest freight port in our province. It is in large part due to the importance of our port that the City of Corner Brook has become the hub of western Newfoundland and Labrador, thus becoming the regional service and distribution centre for western and northern Newfoundland and southern Labrador.

Due to the fact that the port is of such vital importance to our city, the council of the City of Corner Brook felt it was imperative to make a presentation at today's hearing and respectfully request that your committee give consideration to exempting the divestiture of the Regional Port of Corner Brook from Bill C-9. While the City of Corner Brook is supportive of the government's initiative to improve the nation's marine transportation system, and we applaud the government's efforts to make it more competitive and efficient, we feel that these results can be achieved by exempting the Corner Brook port from Bill C-9 legislation.

We are not asking that Bill C-9 not be passed, we are simply requesting that our port, and perhaps even other regional ports in similar circumstances to ours, be exempted from Bill C-9. If we

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le lundi 4 mai 1998

Le comité sénatorial des transports et des communications, à qui a été renvoyé l'examen du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritime, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 13 h 50 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Nous poursuivons notre examen du projet de loi C-9. Cet après-midi, nous aurons comme premiers témoins, M. David Luther, maire de la ville de Corner Brook, et M. Erle Barrett, vice-président de la société Oceanex. Bienvenue, messieurs.

M. Luther, veuillez commencer.

**M. David Luther, maire de Corner Brook, Terre-Neuve:** Je vous remercie d'accorder à notre municipalité l'occasion de venir présenter un mémoire à votre comité aujourd'hui. Je suis également heureux qu'Oceanex ait accepté de se joindre à notre municipalité pour venir présenter son témoignage.

J'ai inclus dans mon mémoire une annexe contenant certaines informations historiques et géographiques au sujet de la Ville de Corner Brook; je pense que vous y verrez la preuve de l'importance critique que revêt le port de Corner Brook pour la vie économique de notre collectivité et de notre région en général.

Je n'ai pas l'intention de m'étendre indûment sur le sujet; cependant, je souhaite vous faire remarquer que le port de Corner Brook arrive au deuxième rang des ports réservés au transport des marchandises de notre province. C'est en grande partie l'importance de notre port qui explique pourquoi la Ville de Corner Brook est devenue le noyau central de l'ouest de Terre-Neuve et du Labrador, devenant du même fait le centre de distribution et de service régional de l'ouest et du nord de Terre-Neuve et du sud du Labrador.

Comme le port revêt une importance vitale pour notre ville, le conseil municipal de Corner Brook a senti qu'il était impératif de venir présenter un témoignage à l'audience d'aujourd'hui et demande respectueusement à votre comité d'envisager d'exempter du projet de loi C-9 la cession du port régional de Corner Brook. Même si la ville de Corner Brook appuie l'initiative gouvernementale visant à améliorer le système de transport maritime du pays et que nous applaudissons les efforts déployés par le gouvernement pour rendre ce système plus compétitif et plus efficient, nous estimons qu'on peut quand même y parvenir en exemptant le port de Corner Brook de l'application du projet de loi C-9.

Nous ne vous demandons pas de ne pas adopter le projet de loi C-9; nous vous demandons simplement d'exempter notre port — et peut-être d'autres ports régionaux placés dans la même

are not exempted, we have serious reservations that the passage of this bill as it stands today will have catastrophic consequences on our port and our communities in the province. We fear that if the port is divested, federal funds will not be made available to maintain the economic infrastructure of our harbour facility.

I cannot state strongly enough the potential detrimental effect passage of Bill C-9 legislation can have on our local and our regional economy. As an island province, Newfoundlanders have had close ties to the sea and, for the most part, our very existence came into being because of our proximity to the ocean. The industrial base of the City of Corner Brook consists of many small manufacturing and service-related businesses, along with a number of major industries. The majority of these businesses are dependent on the port for the shipment of goods and services in order to competitively conduct their business in the global marketplace.

All of these businesses contribute to the economic well-being of our community. For example, the Corner Brook Pulp and Paper Mill is one of the largest employers in the city, employing up to 13,078 people, and the mill produces up to 350,000 metric tonnes of newsprint annually. North Star Cement employs up to 95 employees, and markets cement all over the province and in Atlantic and eastern Canada. In the last several years, North Star Cement has invested \$4.5 million into their Corner Brook plant as a means of modernizing their operations so that they would be better able to compete on the national and international market. There are three major fish plants in our region, employing, on a seasonal basis, upwards of 400 people. These fish plants are dependent on the port for the export of their products to international markets, primarily in Japan and in Russia.

Atlantic Gypsum produces wall board and gypsum products and exports these products to national and international markets. The plant employs about 62 people. Oceanex operates a regular container service between Corner Brook, Halifax and Montreal, and employs 25 people year round and as many as maybe 60 at peak periods.

The cruise ship industry is a major component of our tourism market. For example, the *Queen Elizabeth II* visited our port in the late 1980s. In 1998 we have eight cruise ships scheduled to visit and we have another nine already scheduled for 1999. Each cruise ship generates in the vicinity of approximately \$250,000 to \$1 million to our economy.

I have also enclosed, in appendix 1, letters of support from businesses and organizations in our community and in our region. For the most part, these organizations took it upon themselves to write these letters once they learned that our municipality would be making a presentation to this committee. I believe this demonstrates how important the port is to our region, and to industry in general.

situation que nous — de l'application du projet de loi C-9. Si nous n'en sommes pas exemptés, nous avons de sérieuses réserves quant à l'adoption de ce projet de loi dans sa forme actuelle et craignons qu'il ait des conséquences catastrophiques sur notre port et les collectivités de notre province. Nous craignons que s'il y a aliénation du port, le fédéral ne consacrera plus de fonds au maintien de l'infrastructure économique de nos installations portuaires.

Je ne saurais insister assez sur l'effet néfaste que pourrait avoir l'adoption du projet de loi C-9 sur notre économie locale et régionale. En tant qu'insulaire, les habitants de Terre-Neuve entretiennent une relation étroite avec la mer, et c'est à la proximité de l'océan que l'on peut attribuer dans la plupart des cas notre existence même. La base industrielle de la Ville de Corner Brook est formée de petites industries de fabrication et d'entreprises de services, ainsi que d'un certain nombre de grandes industries. La plupart de ces entreprises dépendent du port pour l'expédition des marchandises afin d'être en mesure de mener leurs affaires de façon compétitive sur le marché mondial.

Toutes ces entreprises contribuent au bien-être économique de notre collectivité. Par exemple, l'usine de pâte à papier de Corner Brook est l'un des plus importants employeurs de la ville, puisqu'il y travaille jusqu'à 13 078 personnes, et le moulin produit jusqu'à 350 000 tonnes métriques de papier journal chaque année. La société North Star Cement emploie jusqu'à 95 employés et met en marché du ciment dans toute la province, dans les provinces de l'Atlantique et dans l'est du Canada. Au cours des dernières années, North Star Cement a investi 4,5 millions de dollars dans son usine de Corner Brook afin de moderniser ses opérations et d'être mieux en mesure de faire concurrence sur les marchés national et international. Notre région compte aussi trois grandes usines de transformation du poisson qui emploient, de façon saisonnière, plus de 400 personnes. Ces usines dépendent du port pour l'exportation de leurs produits vers les marchés internationaux, principalement le Japon et la Russie.

La société Atlantic Gypsum produit des panneaux muraux et des produits de gypse et les exporte sur les marchés national et international. L'usine fournit du travail à environ 62 personnes. Oceanex exploite un service régulier de conteneurs entre Corner Brook, Halifax et Montréal. Elle emploie 25 personnes à longueur d'année et peut en compter jusqu'à 60 dans les périodes de pointe.

L'industrie des croisières est une importante composante de notre marché touristique. Par exemple, le *Queen Elizabeth II* est venu mouiller dans notre port à la fin des années 80. En 1998, huit paquebots devaient y venir, et neuf autres sont déjà prévus pour 1999. Chaque paquebot amène de 250 000 \$ à 1 million de dollars, environ, à notre économie.

J'ai également joint à mon mémoire, à l'annexe 1, des lettres de soutien d'entreprises et d'organisations de notre collectivité et de notre région. Pour la plupart, ces organisations ont pris l'initiative d'écrire ces lettres lorsqu'elles ont appris que notre municipalité viendrait témoigner devant votre comité. Je pense que cela montre à quel point le port est important pour notre région et pour notre industrie en général.



We have already been informed by Oceanex that there is a very strong possibility that they will cease their operations into Corner Brook if the port is privatized, which will result in 25 direct jobs lost. It is difficult at this time to determine what other businesses will be indirectly affected by the job losses, and/or what impact port divestiture will have on other major industries.

Unfortunately, the federal government has not conducted an economic impact analysis to determine what effect port divestiture will have on our community or on our region in general. We have not been able to adequately conduct such an analysis ourselves because of the short notice. It is inconceivable that the federal government would even consider divesting itself of these ports without conducting an economic impact study.

We strongly urge that an economic impact study be conducted before Bill C-9 is passed.

From Corner Brook's perspective, the privatization of the port will not only have an immediate effect on our economy, but it will also limit our ability to attract new business into the city in the future. Like the St. Lawrence Seaway, the Corner Brook port is a highway to the rest of Canada. When it comes to transportation and regional economic development opportunities, a fundamental principle of Canada's national transportation policy is that transportation is to be recognized as a key to regional economic development. Commercially viable transportation links must be balanced with regional economic development objectives, so that the potential economic strengths of each region may be realized.

It is obvious that the federal, provincial, and municipal governments realize that the harbour facility in Corner Brook is truly one of our great economic strengths, and they have all invested funding into port improvements.

In 1976, the Corner Brook Harbour Development Study was completed. Its objective was to prepare a 20-year master plan for the development of the Corner Brook harbour. A tremendous economic development potential was identified for the harbour, and, since the adoption of this port, a significant amount of work has been completed to improve the area. This includes construction of three major arterial routes. These routes provide direct road links from our harbour to our major industrial parks, as well as to the TransCanada Highway. This has resulted in improved and safer links for the transportation of goods and services, and has also opened up additional waterfront property for future development, at a cost of millions of dollars.

In 1989, the federal government spent \$17 million upgrading and improving the harbour facilities that we have in Corner Brook. Improvements have been done to the on-shore and docking facilities at Barry's Fisheries in Curling, and improvements have been made to our local paper mill, as well. In keeping with the master plan, as a part of the City of Corner Brook's economic development strategy, we have been aggressively marketing our port in order to attract new business investment into our community.

Oceanex nous a déjà informés qu'il est fort possible qu'elle doive cesser ses activités à Corner Brook si le port est privatisé, ce qui entraînera la perte de 25 emplois directs. Il est difficile à l'heure actuelle de déterminer quelles autres entreprises seront indirectement affectées par ces pertes d'emploi ou quelles répercussions l'aliénation du port aura sur d'autres grandes industries.

Malheureusement, le gouvernement fédéral n'a pas procédé à une analyse de l'impact économique pour déterminer quel effet l'aliénation du port aura sur notre collectivité ou notre région en général. Nous n'avons nous-mêmes pas été en mesure de procéder de façon adéquate à une telle analyse en raison du bref préavis que nous avons eu. Il est inconcevable que le gouvernement fédéral envisage même de se départir de certains de ses ports sans procéder au préalable à une étude de l'impact économique.

Nous prions instamment le gouvernement de procéder à une étude de l'impact économique avant d'adopter le projet de loi C-9.

Pour Corner Brook, la privatisation du port aura non seulement un effet immédiat sur notre économie, mais elle limitera aussi notre capacité d'attirer de nouvelles entreprises dans la ville. Comme la Voie maritime du Saint-Laurent, le port de Corner Brook est une voie d'accès au reste du Canada. Lorsqu'on parle de transport et de débouchés d'expansion économique régionale, un principe fondamental de la politique nationale de transport du Canada est que le transport doit être reconnu comme un élément essentiel de l'expansion économique régionale. Il faut équilibrer les liens de transport viables sur le plan commercial avec les objectifs d'expansion économique régionale, de façon à pouvoir réaliser pleinement le potentiel économique de chaque région.

Il est évident que les autorités fédérales, provinciales et municipales constatent que les installations portuaires de Corner Brook constituent véritablement l'une des forces économiques, et elles ont toutes investi dans le financement des améliorations portuaires.

En 1976, on a procédé à une étude sur la mise en valeur du port de Corner Brook. Son objectif consistait à préparer un plan maître de 20 ans pour l'expansion du port de Corner Brook. On avait établi un énorme potentiel économique pour le port, et depuis qu'il avait été adopté, d'importants travaux avaient été réalisés pour améliorer le secteur. Cela comprenait la construction de trois grandes artères. Ces routes faisaient le lien entre le port et nos grands parcs industriels, ainsi qu'avec la route transcanadienne. Elles ont permis d'améliorer et de rendre plus sûr le transport des marchandises, en plus de permettre la mise en valeur future d'autres secteurs riverains, au coût de plusieurs millions de dollars.

En 1989, le gouvernement fédéral a dépensé 17 millions de dollars pour la mise à niveau et l'amélioration des installations portuaires de Corner Brook. On a apporté des améliorations aux installations à terre et aux quais de Barry's Fisheries, à Curling, ainsi qu'à notre usine de papier local. Conformément au plan maître, nous avons, dans le cadre de la stratégie d'expansion économique de la Ville de Corner Brook, mis en marché notre port de façon dynamique afin d'attirer de nouveaux investissements dans notre collectivité.

I fear that if Corner Brook's regional port is privatized, port charges will increase dramatically, thus creating a major disincentive for new business. It could also result in existing businesses downsizing, or moving their operations outside of our city. That would lead to significant job losses, and, eventually, to out-migration.

The transportation of goods and services by tractor-trailer, as opposed to be marine freight, limits our economic development ability, and could result in longer delivery times. The size of goods and services shipments would be limited by the capacity of the tractor-trailers, and, in many cases, the cost the business would increase. Marine freight is definitely the most efficient way to transport goods to and from our province.

As I have said throughout this presentation, the City of Corner Brook has deep concerns about the potential negative impact on our region of the divestiture of the port. From an operating perspective, the Corner Brook port is quite viable. The port is not self-sufficient from a capital perspective, however.

As I mentioned earlier, the federal government has spent more than \$17 million to upgrade our port over the past 10 years. In spite of this significant expenditure, more capital maintenance is still required to repair the wharf at the Corner Brook dock. It is highly unlikely that a private operator would be able to afford expenditures of this magnitude, nor be willing to invest so much money. The design life of pilings is normally 30 to 35 years, and 70 per cent of the structure in place has already been in service for 29 to 39 years. Expenditures in the range of \$15 to \$20 million are needed now, or will be required in the next five to ten years, if we are to maintain the current structural loadings.

There is no doubt that the port can only be as good as its docking facilities. If the port's ability to operate competitively ceases, the financial impact on the region will be devastating. We are concerned that, if the federal government chooses to divest of its interest in the Corner Brook port, it could result in major deterioration of the facility, and the eventual closure of our port.

It is important to remember that the Corner Brook port is not a single user port, and we feel that it would be inappropriate to have the port operated by a single user. We are concerned that a single user could potentially set a monopoly on port activities. A private operator has the potential to stop competition and create a monopoly, simply by imposing astronomical port entry fees. This creates unfair competition, and restricts local businesses in their ability to compete in the global marketplace.

If port user fees become too expensive in Corner Brook, all goods and services will have to be shipped into and out of the province from St. John's. That is a distance of almost 1,000 kilometres from Corner Brook, and it will result in a further increase in freight charges. Owing to this, we do not believe that

J'ai bien peur que si le port régional de Corner Brook est privatisé, les droits portuaires augmenteront de façon spectaculaire, ce qui exercera un effet dissuasif majeur sur la création d'entreprises. Cela pourrait aussi entraîner la réduction des effectifs des entreprises existantes, ou les forcer à déménager hors de notre ville. Cela entraînerait d'importantes pertes d'emploi et, en définitive, un exode des travailleurs.

Le transport de marchandises par camion-remorque, par opposition au transport maritime, limite notre capacité d'expansion économique et pourrait allonger les délais de livraison. La taille des expéditions de marchandises serait limitée par la capacité des camions-remorques, ce qui pourrait faire augmenter, dans de nombreux cas, le coût des affaires. Le transport maritime est certes la façon la plus efficiente pour notre province de transporter des marchandises.

Comme je l'ai dit tout au long de mon exposé, la Ville de Corner Brook est gravement préoccupée par les répercussions négatives que pourrait avoir sur notre région la cession du port. Sur le plan opérationnel, le port de Corner Brook est tout à fait viable. Cependant, sur le plan des capitaux, il n'est pas autonome.

Je le répète, le gouvernement fédéral a dépensé plus de 17 millions de dollars au cours des dix dernières années pour mettre notre port à niveau. En dépit de cette importante dépense, il faut affecter d'autres sommes des budgets des immobilisations et de l'entretien pour réparer le quai du bassin Corner Brook. Il est très improbable qu'une société privée puisse se permettre des dépenses de cette ampleur, ou qu'elle consente à investir tant d'argent. La durée de vie des pieux est normalement de 30 à 35 ans, et 70 p. 100 de la structure actuelle a été installée depuis 29 à 39 ans. Des dépenses de l'ordre de 15 à 20 millions de dollars sont nécessaires dès maintenant, ou seront nécessaires au cours des cinq à dix prochaines années, si nous voulons conserver la charge structurelle actuelle.

Il ne fait aucun doute que la qualité du port se juge à ses installations et bassins. Si le port perd sa capacité d'être compétitif, les répercussions financières pour la région seront dévastatrices. Nous craignons que, si le gouvernement choisit de se dessaisir de ses intérêts dans le port de Corner Brook, cela pourrait entraîner une détérioration majeure des installations et, peut-être, la fermeture de notre port.

Il est important de ne pas oublier que le port de Corner Brook n'a pas qu'un seul usager, et nous considérerions inapproprié qu'il soit exploité par un seul usager. Si c'était le cas, l'usager en question serait susceptible d'établir un monopole sur les activités portuaires, et nous ne voulons pas que cela se produise. Un exploitant privé pourrait mettre fin à la concurrence et créer un monopole, simplement en imposant des droits astronomiques pour l'entrée au port. Il en résulterait une concurrence déloyale, et les entreprises locales seraient privées de leur capacité de faire affaire sur le marché mondial.

Si les droits d'utilisation du port deviennent trop élevées à Corner Brook, toutes les marchandises devront transiter par St. John's. Comme il faut compter presque 1 000 kilomètres pour se rendre de Corner Brook à St. John's, les frais de transport augmenteraient encore davantage. C'est pourquoi nous ne croyons



the port should be sold to a single user. Instead, it should continue to be a public and vested port with the federal government. If the port is sold to a single user, it will be detrimental to the current users of the port, and could result in the port's closure.

There is nothing in the Canadian Marine Act to provide that the federal government will take back any ports which fail and are forced to close. In the case of Corner Brook, my fear is that divestiture of the port will result in its closure, and in job losses. Out-migration and economic demise will follow.

If the port is privatized, there is no provision that it will continue to operate in general use. From an operating perspective, the port may never become self-sufficient. From a regional economic development perspective, it is vital to our survival, however.

One component of Bill C-9 deals with the commercialization of the St. Lawrence Seaway, and provides protection for it. Clause 78(d) protects the long-term operation and viability of the seaway as an integral part of Canada's national transportation infrastructure. It is incomprehensible that the federal government could make such a statement about the seaway and not apply the same analogy to the port of Corner Brook.

You must remember that Newfoundland is an island province, and the ocean is our only link to the rest of the country. To us, it is really an extension of the TransCanada Highway. There is no question that the island portion of the province is unique from the rest of the country in this respect, even from communities along the St. Lawrence. While the communities along the St. Lawrence Seaway do rely heavily on it as their transportation network for the delivery of goods and services, they still have the luxury of alternate means of transportation, such as rail and ground transportation. Newfoundlanders do not enjoy that luxury. As you are aware, we no longer have a railway system operating in our province, and we are connected to the rest of the Canada by water, not by road. We have no choice but to rely on marine freight as an efficient and economical transportation mode for the majority of our cargo.

If the federal government divests of all regional ports in the province, the City of St. John's will be the only quasi-public port. All goods and services being imported in or exported out will have to arrive or depart from St. John's or Port aux Basques.

Due to our geological position, we are already disadvantaged in terms of high freight charges and competitive marketing. Our economic viability will only be weakened if we are forced to transport our goods across the province, or if we have them transported in from outside the province via tractor-trailers. Not only will this situation drive the cost of goods and services to unrealistic levels, it will also wreak havoc on the highways in the province. Tractor-trailer traffic will increase on what is already a substandard TransCanada highway. This will impact on all of the residents in the province, and could lead to a major deterioration of our highway link.

pas que le port devrait être vendu à un utilisateur unique. Il doit plutôt continuer à être public, et le gouvernement fédéral doit y conserver ses intérêts. Si le port est vendu à un utilisateur unique, les utilisateurs actuels du port en souffriront, et le port pourrait devoir fermer.

Rien dans la Loi maritime du Canada ne prévoit que le gouvernement fédéral reprendra des ports qui connaissent l'échec ou sont acculés à la fermeture. Dans le cas de Corner Brook, je crains que le dessaisissement du port n'entraîne sa fermeture et des pertes d'emploi. Il en résultera un exode et un ralentissement économique.

Si le port est privatisé, rien ne prévoit qu'il continuera à être ouvert à tout le monde. Sur le plan opérationnel, le port pourrait ne jamais atteindre l'autonomie. Cependant, du point de vue de l'expansion économique régionale, il joue un rôle vital pour notre survie.

L'une des composantes du projet de loi C-9 concerne la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et prévoit des mesures de protection à son égard. En effet, l'alinéa 78d) du projet de loi protège l'exploitation et la viabilité à long terme de la Voie maritime et en fait une partie intégrante de l'infrastructure du Canada en matière de transport. Je ne comprends pas que le gouvernement fédéral puisse faire une telle déclaration au sujet de la Voie maritime et ne pas appliquer le même principe au port de Corner Brook.

N'oubliez pas que Terre-Neuve est une province insulaire et que l'océan est notre seul lien avec le reste du pays. Pour nous, il se situe réellement dans le prolongement de l'autoroute transcanadienne. Il ne fait pas de doute qu'en raison de sa partie insulaire, la province se démarque du reste du pays à cet égard, même des collectivités de la rive du Saint-Laurent. Si celles-ci comptent énormément sur la Voie maritime du Saint-Laurent pour assurer le transport de leurs marchandises, elles peuvent encore se permettre d'autres moyens de transport, ferroviaires ou routiers, par exemple. Les habitants de Terre-Neuve n'ont pas ce luxe. Comme vous le savez déjà, nous n'avons plus de réseau ferroviaire fonctionnel dans notre province, et nous sommes reliés au reste du Canada par voie d'eau, et non pas par route. Nous n'avons d'autre choix que de compter sur le transport maritime pour assurer l'acheminement efficient et économique de la plus grande part de nos marchandises.

Si le gouvernement fédéral se dessaisit de tous les ports régionaux, la ville de St. John's comptera le seul port quasi-public. Toutes les marchandises importées ou exportées devront passer par St. John's ou Port aux Basques.

En raison de notre position géographique, nous sommes déjà désavantagés par les frais de transport élevés et la mise en marché des concurrents. Notre viabilité économique ne peut que s'affaiblir si nous sommes forcés de transporter nos marchandises d'un bout à l'autre de la province, ou si nous devons les faire venir de l'extérieur de la province par camion. Non seulement cette situation fera-t-elle grimper de façon spectaculaire le coût des biens et des services, mais elle provoquera aussi un chaos sur les routes de la province. Le nombre de camions qui circulent augmentera, alors même que la route transcanadienne ne satisfait déjà pas aux normes. Tous les résidents de la province devront en

In conclusion, before you vote "yes" or "no" on Bill C-9, I beg you to consider the economic impact that it will have on smaller communities. I refer not only to Corner Brook, but also to western Newfoundland and the surrounding areas.

Corner Brook serves a population of approximately 160,000 people. We are currently a very progressive city, and we are working hard to get new industry to come into our area. One of the things that we have been pushing for recently is the availability of a large, well-equipped, deep-water port, and that is one of the biggest selling factors we have in our economic development. Bill C-9, as it stands, will have a devastating effect.

**Mr. Erle G. Barrett, Vice-President, Oceanex (1977) Inc.:**  
Thank you for the opportunity to appear before this committee during its deliberations on Bill C-9.

Oceanex is a publicly held company, offering a marine service to Newfoundland and Labrador from shipping terminals in the ports of Halifax and Montreal. On an annual basis, Oceanex moves 50 per cent of the domestic, general cargo imported into Newfoundland, or a total of approximately 500,000 tonnes per annum.

This cargo is distributed through two ports in Newfoundland, with the Port of St. John's looking after the eastern region of the province, and the Port of Corner Brook looking after the western region of the province, as well as southern Labrador. A greater impact of Bill C-9 will be felt in the smaller ports around Newfoundland, so we will restrict our comments to the Port of Corner Brook.

Bill C-9, commonly referred to as the National Marine Act, is a very comprehensive piece of legislation, and it has the noble aim of improving the efficiency of Canada's ports and waterways. There is one area where we must take exception to the act, however, and that is in its efforts to accelerate the divestiture of those ports which are considered to be non-commercial.

In the Scott report of May, 1995, it was proposed that existing ports in Canada either be classified as commercial or non-commercial. In order to be considered a commercial port, the port would have to be financially self-sufficient, with the ability to cover both its operating and capital requirements. All other ports were to be considered non-commercial.

It was suggested that some non-commercial ports would still require federal government assistance. Some of these would be remote sites in the Arctic, or ferry facilities that service private, provincial or federal ferries, some of which are associated with constitutional obligations.

All other non-commercial ports would either be leased or transferred to the provinces, municipalities and/or the private

payer le prix, et cela pourrait mener à une détérioration majeure de notre réseau routier.

En conclusion, avant d'approuver ou de rejeter le projet de loi C-9, tenez compte, je vous en conjure, des répercussions économiques qu'il aura sur les petites collectivités. Je pense non seulement à Corner Brook, mais aussi à l'ouest de Terre-Neuve et aux régions voisines.

Corner Brook sert une population d'environ 160 000 personnes. Nous sommes actuellement une ville très axée sur le progrès, et nous travaillons dur pour amener de nouvelles industries à venir s'installer chez nous. L'un des avantages que nous avons prônés récemment est l'accès à un vaste port en eau profonde, bien équipé, et c'est là l'un des plus importants facteurs commerciaux de notre développement économique. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-9 aura un effet dévastateur.

**M. Erle G. Barrett, vice-président, Oceanex (1997) Inc.:**  
Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de nous avoir invités à comparaître devant le comité à l'occasion de l'examen du projet de loi C-9.

Oceanex est une société ouverte offrant des services maritimes dans la province de Terre-Neuve et du Labrador à partir de terminaux d'expédition dans les ports de Halifax et de Montréal. Chaque année, Oceanex assure 50 p. 100 du transport intérieur de marchandises diverses à destination de Terre-Neuve, ce qui représente au total environ 500 000 tonnes par année.

Ces marchandises transitent par deux ports de Terre-Neuve, celui de St. John's desservant l'est de la province, et celui de Corner Brook, l'ouest de l'île de Terre-Neuve et le sud du Labrador. Puisque les effets du projet de loi C-9 se feront sentir surtout dans les petits ports de Terre-Neuve, nous allons limiter nos commentaires à celui de Corner Brook.

Le projet de loi C-9, appelé couramment Loi maritime du Canada, est un texte législatif très complet qui vise un objectif fort louable, à savoir l'amélioration de l'efficacité des ports et des voies maritimes du Canada. Nous tenons toutefois à exprimer notre opposition aux mesures prévues pour accélérer la cession des ports classés non commerciaux.

Dans le rapport Scott, déposé en mai 1995, on proposait que les ports canadiens existants soient classés en deux catégories, celle des ports commerciaux et celle des ports non commerciaux. Pour être considérés comme commerciaux, les ports devaient être en mesure de s'autofinancer, c'est-à-dire d'assumer seuls leurs coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Tous les autres devaient être classés dans la catégorie des ports non commerciaux.

On indiquait en outre que certains ports non commerciaux auraient encore besoin de l'assistance du gouvernement fédéral, par exemple ceux des régions isolées de l'Arctique et ceux qui desservent des traversiers privés, provinciaux ou fédéraux, en vertu d'obligations constitutionnelles dans certains cas.

Tous les autres ports non commerciaux seraient loués ou transférés aux provinces, aux municipalités ou au secteur privé; en



sector. As a last resort, if there were no opportunity for privatization, they would be closed.

This is one area where we clearly disagree with the approach outlined in the proposed legislation before you. Owing to their unique nature, some ports would not be ideal candidates for privatization. At the same time, however, their regional importance means that closing them would create undue hardship.

Corner Brook is one of the ports in this predicament. In the long term, it may have the ability to become self-supporting. This is not presently an option. Most CPC ports in Canada have through-puts well in excess of 1 million tonnes per year, and some greatly exceed that figure. Corner Brook, on average, handles 100,000 tonnes per year over the public wharf. The total general cargo handled in Corner Brook for the past five years is outlined at the end of my report.

In a recent letter from the Minister of Transport to the marine industry, it was stated that port divestiture is not dependent upon the passage of Bill C-9. In fact, it went on to say, port divestiture is an initiative of the government that seeks to place the ownership and operation of public ports in the hands of local stakeholders, who are best placed to manage them in the interests of the local community. This sounds fine and noble. Many local communities do not have the financial resources to manage their ports, however. The letter goes on to state that, since 1995, this program has resulted in the de-proclamation, divestiture or demolition of 316 sites nation-wide.

This sounds like quite an extensive undertaking. However, what was ignored is the fact that in excess of 200 of these sites were precisely that. That is, they were proclaimed public harbours with no port or harbour facilities, no traffic and, consequently, there will be no impact under de-proclamation.

It is safe to say that the majority of these sites had no commercial activity — or minimal commercial activity — over the past five years. They were easy to deal with, and they had very little socio-economic impact. Some had none at all.

Of the remaining 233 public ports, 34 are classified as being remote, and will continue to be operated and maintained by Transport Canada, and letters of intent to negotiate a transfer agreement with the government have been signed by 109. This leaves 90 ports for which the government must make a decision as to whether to close or divest. It would be interesting to find out exactly which 90 ports are on the undecided list, and how much these ports contributed to the commercial revenue of the Ports and Harbours Directorate in the past number of years.

Why has an economic impact analysis not been carried out on the potential closure of these ports? It is possible that these ports represent the majority of revenue with the majority of cargo through-put. Any change in the status of these ports could have a drastic impact on the regional economy of the surrounding areas.

dernier recours, ils seraient fermés lorsqu'il serait impossible de les privatiser.

C'est un des points sur lesquels nous sommes en complet désaccord avec le projet de loi que vous avez en main. Il se peut que certains ports, à cause de leur situation particulière, ne soient pas des candidats idéaux à la privatisation et que leur fermeture entraîne un préjudice indu en raison de leur importance régionale.

Nous sommes d'avis que c'est le cas du port de Corner Brook. Il pourra peut-être atteindre l'autosuffisance à long terme, mais ce n'est pas une option pour le moment. La plupart des ports relevant de la SCP ont un débit dépassant largement le million de tonnes par année, et certains dépassent de beaucoup ce chiffre. Le volume des marchandises qui transitent par le quai public de Corner Brook tourne autour de 100 000 tonnes par année, en moyenne. Le tonnage total des mouvements de marchandise au port de Corner Brook au cours des cinq dernières années est indiqué à la fin de mon rapport.

Dans une lettre récente aux membres de l'industrie maritime, le ministre des Transports indiquait que la cession des ports ne dépendait pas de l'adoption du projet de loi C-9. Il s'agit en fait, disait-il, d'une initiative du gouvernement pour tenter de remettre la propriété et l'exploitation des ports publics entre les mains d'intervenants locaux, mieux placés pour les gérer dans l'intérêt de la localité. C'est un objectif fort louable, mais beaucoup de collectivités n'ont pas les ressources financières nécessaires pour gérer leur port. Le ministre annonce ensuite que, depuis la fin de 1995, ce programme avait permis de désaffecter, de céder ou de démolir 316 sites dans tout le pays.

Ce chiffre donne l'impression d'une initiative d'envergure, mais ce que le ministre n'a pas dit, c'est qu'en réalité, plus de 200 de ces sites sont considérés comme des ports publics alors qu'il ne s'y trouve pas d'installations portuaires, qu'il ne s'y fait aucun trafic et que, par conséquent, leur désaffectation n'aura aucun effet.

On peut affirmer sans crainte de se tromper que, dans la majorité des cas, l'activité commerciale depuis cinq ans y était inexistante ou minime. Il s'agissait donc de cas faciles à régler, puisque les conséquences socio-économiques étaient négligeables. Parfois, il n'y en avait aucune.

Sur les 233 ports publics restants, 34 sont considérés comme isolés et continueront d'être exploités et entretenus par Transports Canada, et 109 ont déjà signé des lettres d'intention au sujet de la négociation d'accords de transfert avec le gouvernement; il reste donc 90 ports pour lesquels le gouvernement doit décider s'il convient de les céder ou de les fermer. Il serait intéressant de savoir exactement quels sont ces 90 ports dont le sort n'est pas encore scellé et dans quelle proportion ils ont contribué aux recettes commerciales totales de la Direction des ports et des havres au cours des dernières années.

Il faut se demander également pourquoi aucune analyse n'a été effectuée au sujet des conséquences économiques de la fermeture éventuelle de ces ports. Il est possible que ces ports aient fourni la majeure partie de ces recettes totales, avec la majeure partie du tonnage total des mouvements de marchandises. Toute

It is unfortunate that this process has been undertaken with little or no public input. In the Port of Corner Brook, there was a meeting held in May of 1996 pertaining to the port divestiture program. At this meeting, very little information was available, other than that the federal government intended to divest itself of responsibility for some of its ports.

At the time that was not a very alarming outlook, and it was ignored by most of the participants, as nothing further was heard of the program. We understand that hearings were held in Ottawa on Bill C-9, but none of the stakeholders from Newfoundland were invited to them. We are now faced with a bill that almost completed the approval process before we were once again made aware of the government's intentions towards port divestiture.

We object to the passage of this bill because of the impact that the port divestiture program will have on communities such as Corner Brook.

Our report contains a map of the western and central portions of the island of Newfoundland, outlining the communities that are serviced by the Port of Corner Brook. In addition, communities located in southern Labrador also receive transportation services through the Port of Corner Brook. This area accounts for approximately 30 per cent of the population of Newfoundland and Labrador.

The Port of Corner Brook is not capable of being self-sufficient in the near future. If it is closed, what will the impact on all of these communities that rely on Corner Brook as a regional supply centre be? Suffice it to say that no study has ever been produced. However, should the Port of the Corner Brook be forced to close, the socio-economic impact would be catastrophic. Freight rates would increase as the only competition to road transport was phased out, thereby resulting in an increased cost of living — this in an area already devastated by the closure of the fishery.

Employment levels would definitely decrease in an area where jobs are a scarce commodity. Oceanex alone provides 25 direct jobs, and our annual expenditures are outlined in the report. These 25 jobs would not be replaced by truck drivers purchasing a little fuel or a cup of coffee.

As Oceanex is not the only company operating in the Port of Corner Brook, we cannot measure the total economic impact of this bill. It is very important that this impact be known prior to any change in the status of the Port of Corner Brook, however.

As justification for continued financial support of the St. Lawrence Seaway, one member of Parliament was heard to comment that the seaway system is considered to be an extension of the highway. Regional ports in Newfoundland should be granted the same status. They are critical elements of the

modification de leur statut pourrait avoir d'énormes répercussions pour l'économie des régions environnantes.

Il est malheureux que cet exercice se soit déroulé sans participation de la population, ou presque. En fait, il y a eu au port de Corner Brook une seule rencontre, en mai 1996, au sujet du programme de cession des ports. Le gouvernement fédéral avait alors très peu d'information à fournir, à part le fait qu'il avait l'intention de se décharger de la responsabilité de certains de ses ports.

À l'époque, ce n'était guère alarmant, et la plupart des participants à la rencontre l'avaient oublié puisqu'ils n'avaient plus jamais entendu parler du programme. Nous avons appris qu'il y a eu des audiences à Ottawa au sujet du projet de loi C-9, mais aucun des intervenants de Terre-Neuve n'y a été invité. Et voilà que le gouvernement revient nous parler de son intention de céder des ports alors que l'approbation du projet de loi est presque chose faite.

Nous nous opposons par conséquent à l'adoption de ce projet de loi en raison des répercussions du programme de cession des ports pour les collectivités comme celle de Corner Brook.

Notre rapport contient une carte du centre et de l'ouest de l'île de Terre-Neuve, où se trouvent les collectivités desservies par le port de Corner Brook, qui assurent également des services de transport aux collectivités du sud du Labrador. Cette zone regroupe environ 30 p. 100 de la population de Terre-Neuve et du Labrador.

Le port de Corner Brook n'est pas en mesure d'atteindre l'autosuffisance à court terme. Il faut se demander quelles seraient les conséquences de sa fermeture sur toutes les localités qui dépendent de ce centre d'approvisionnement régional. Aucune étude n'a été réalisée sur la question; il est certain que la fermeture du port de Corner Brook serait catastrophique sur le plan socio-économique. Les tarifs marchandise augmenteraient sans aucun doute par suite de la disparition graduelle du seul moyen de transport faisant concurrence au transport routier, ce qui ferait augmenter le coût de la vie dans une région déjà dévastée par la fermeture de la pêche.

De plus, le niveau d'emploi diminuerait sûrement dans une région où les emplois sont rares. Oceanex fournit à elle seule 25 emplois directs, et nos dépenses annuelles sont indiquées dans le rapport. Elles ne seraient sûrement pas remplacées par celles des camionneurs qui achèteraient un peu de carburant et une tasse de café.

Oceanex n'étant pas la seule compagnie installée dans le port de Corner Brook, nous ne pouvons pas mesurer l'incidence économique totale qu'aurait sa fermeture. Il est toutefois très important de déterminer cette incidence avant de modifier de quelque façon que ce soit le statut du port de Corner Brook.

Pour justifier le maintien de l'aide financière accordée à la Voie maritime du Saint-Laurent, un député faisait remarquer que la Voie maritime est considérée comme un prolongement du réseau routier. Or, les ports régionaux de Terre-Neuve devraient sûrement être considérés de la même manière. Ce sont des éléments



transportation infrastructure, and they can have a dramatic impact on the economy of the surrounding area.

As stated earlier, approximately 50 per cent of the domestic freight moving into the Province of Newfoundland moves through the Ports of St. John's and Corner Brook. The only other port of entry carrying a substantial volume of freight is Port aux Basques, which will continue to receive financial assistance from the Government of Canada because of a constitutional obligation.

St. John's, because of its annual through-put, is already a self-sufficient port. Unfortunately, the only major port of entry, Corner Brook, is not yet self-sufficient, nor will it be so in the near future. Financial assistance to operate this port will continue to be required from the Government of Canada. Without such assistance, the port will be forced to close. Once it is closed, the approximately 100,000 tonnes of general cargo that the port handles annually will be forced on to Newfoundland's highway system. This will only lead to the further deterioration of the these highways.

It will also have an impact on highway safety, and will dump an additional 10,000 tractor-trailer loads of traffic per annum on the highway systems in Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick, Quebec and Ontario.

**Senator Forrestall:** You do not have toll roads over there yet.

**Mr. Barrett:** I specify these provinces because most of the goods imported into this area come from Ontario or Quebec.

When it signed the Kyoto protocol on December 10, 1997, Canada committed to a 6 per cent reduction in the emission of greenhouse gases from 2008 to 2012. The potential closure of ports will have an enormous impact on our ability to do that. Perhaps it should be determined which is the cheaper alternative: The maintenance of the Port of Corner Brook, or the maintenance of highway systems throughout four or five provinces, and the resulting increase in pollution levels.

Corner Brook generates revenue of approximately \$500,000 per year. As such, it is not capable of meeting its ongoing operational expenses. Unfortunately, Corner Brook is also incapable of meeting its capital expenditures requirement for the major maintenance that must be undertaken on port structures.

The wharf in Corner Brook was mistakenly constructed on concrete pilings, which require significant maintenance. The original piles were installed in 1959, and have now deteriorated to the point where the reinforcing steel is exposed to the elements. Rapid deterioration of the pile structure will result unless immediate repairs are undertaken. In addition, portions of the wharf surface are incapable of supporting today's container handling equipment. The pavement around the terminal has deteriorated to the point where it needs to be replaced.

essentiels de l'infrastructure de transport, dont l'activité peut avoir des retombées considérables sur l'économie des alentours.

Comme nous l'avons déjà mentionné, environ 50 p. 100 des marchandises diverses qui arrivent dans la province de Terre-Neuve en provenance d'autres régions du pays passent par les ports de St. John's et de Corner Brook. Le seul autre port d'entrée où transite un volume substantiel de fret est celui de Port aux Basques, qui va continuer de bénéficier de l'aide financière du gouvernement du Canada en vertu d'une obligation constitutionnelle.

Celui de St. John's, en raison du tonnage total des marchandises qui y transitent chaque année, est déjà autosuffisant. Le seul autre grand port d'entrée, celui de Corner Brook, ne l'est malheureusement pas encore, et il ne le sera pas non plus dans un proche avenir. Il aura encore besoin d'une aide financière du gouvernement du Canada pour fonctionner, sans quoi il devra fermer. Et une fois qu'il sera fermé, les quelque cent mille tonnes de marchandises diverses qui y passent chaque année se retrouveront sur les routes de la province de Terre-Neuve, ce qui ne fera qu'ajouter à leur détérioration.

Cette fermeture se répercutera certainement aussi sur la sécurité routière puisque les camions gros porteurs devront transporter dix mille charges de plus par année sur les routes de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario.

**Le sénateur Forrestall:** Vous n'avez pas encore de routes à péage dans votre province.

**M. Barrett:** Si je mentionne plus précisément ces provinces, c'est parce que la plupart des marchandises importées dans notre région viennent du Québec et de l'Ontario.

Lorsqu'il a signé le protocole de Kyoto le 10 décembre 1997, le Canada s'est engagé à réduire de 6 p. 100 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2008 à 2012. Il faudrait peut-être se demander s'il en coûterait vraiment plus cher de maintenir le port de Corner Brook en opération que de devoir entreprendre des réfections plus fréquentes sur les routes de quatre ou cinq provinces, sans parler de l'augmentation de la pollution.

Le port de Corner Brook génère chaque année des recettes d'environ 500 000 \$. Il n'est donc pas en mesure d'assumer seul les coûts de son exploitation courante. Malheureusement, il n'est pas capable non plus de consacrer les sommes nécessaires aux travaux de réfection majeure que requièrent ces installations.

En effet, le quai de Corner Brook a été construit par erreur sur des pieux de béton qui nécessitent beaucoup d'entretien. Les pieux d'origine, installés en 1959, se sont détériorés à un point tel que leur armature de béton est maintenant exposée aux éléments. Ils risquent donc de se désagréger rapidement s'ils ne sont pas réparés immédiatement. En outre, certaines portions de la surface du quai ne peuvent pas supporter le poids de l'équipement moderne de manutention de conteneurs, et le revêtement autour du terminus est tellement abîmé qu'il doit être remplacé.

It has been estimated that rectifying these problems will cost approximately \$20 million over the next 10 years. Such an expenditure could never be justified on today's revenues. Without access to Transport Canada documentation, it is hard to estimate the ongoing expenditures for operation and capital needs. A conservative estimate would be in the neighbourhood of \$1 million per year, however. How many people would invest in a port requiring an expenditure of \$1 million per year, when the current gross revenue is only \$500,000 per year? If the Port of Corner Brook is to be considered for privatization, this discrepancy must be addressed.

Under Bill C-9, it would be impossible to obtain financing for capital undertakings, as a security interest cannot be created on federal property. In addition, the federal government will not guarantee any loans for port development. These areas of Bill C-9 must be changed, otherwise they spell doom for ports such as Corner Brook.

Let us assume that the Port of Corner Brook will be closed. Vessels such as oil tankers and paper carriers will still use the port. Who will be left to control safe navigation? Who will ensure that there is no pollution? At present, there is a harbour master on site who bears this responsibility. Once the port is closed, it will be open season for any potential polluters. What impact would a polluted harbour have on the quality of life in such a scenic setting?

In Newfoundland, public harbours are part of our cultural heritage. They are as important to the Province of Newfoundland and Labrador as the railway was to the development of Western Canada. One thing that is constantly overlooked is that such harbours are an ongoing necessity of life in our province. Newfoundland is an island, and our harbours are our lifeblood. Close them down, and you will commence the strangulation of any hopes for future economic development. As we say in Newfoundland, "You may as well pull the plug."

Bill C-9 appears to be written with the Great Lakes in mind, not Atlantic Canada. It needs to be modified before it is passed into law. There should be a means under the legislation of ensuring the continuation of regionally significant ports, with suitable financial guarantees.

Ports that are of regional interest should be treated as if they are extensions of the highway network, as the Lawrence Seaway is. Under no circumstances should divestiture of operating ports be allowed to proceed without first ensuring that there has been sufficient public input to gauge the importance of a port to the local regional economy.

The socio-economic impact of port divestiture or closure should be a prime factor in the decision-making process. Issues such as the protection of the environment, safety, and pollution reduction, must also play a part in the decision-making process. The federal

On estime qu'il en coûterait aux alentours de 20 millions de dollars sur les dix prochaines années pour corriger ces problèmes. Les recettes actuelles ne pourraient certainement pas justifier une telle dépense. Puisque nous n'avons pas accès aux documents de Transports Canada, nous pouvons difficilement évaluer par ailleurs les sommes qu'il faudrait consacrer chaque année aux opérations et aux immobilisations, mais il n'est pas exagéré de dire qu'elles approcheraient le million de dollars par année. Or, combien de personnes seraient intéressées à dépenser une telle somme en sachant que les recettes brutes ne s'élèvent actuellement qu'à 500 000 \$ par an? Si le gouvernement songe à privatiser le port de Corner Brook, il doit certainement se pencher d'abord sur cet écart entre les revenus et les dépenses.

En vertu du projet de loi C-9, il serait impossible d'obtenir du financement pour des projets d'immobilisation de ce genre puisqu'on ne peut pas placer une sûreté sur des biens immeubles appartenant au gouvernement fédéral. En outre, ce dernier ne veut pas garantir de prêt pour le développement des ports. Ces dispositions du projet de loi C-9 doivent absolument être modifiées, sans quoi les ports comme celui de Corner Brook seront condamnés à une mort certaine.

En supposant que le port de Corner Brook soit obligé de fermer, il faut se demander également qui assurera le contrôle et la sécurité de la navigation puisque des navires comme les pétroliers et les transporteurs de papier se serviront encore de ses installations. Qui va veiller à ce qu'il n'y ait pas de pollution? À l'heure actuelle, il y a sur place un directeur de port qui est chargé de cette responsabilité. Une fois le port fermé, les pollueurs auront le champ libre. Songez un peu aux répercussions de la pollution du port sur la qualité de la vie dans un endroit aussi pittoresque.

À Terre-Neuve, les ports publics font partie du patrimoine culturel. Ils sont aussi importants pour notre province que l'a été le chemin de fer pour le développement de l'Ouest canadien. On oublie constamment que ces ports sont une nécessité de la vie à Terre-Neuve. Terre-Neuve est une île, et nos ports sont pour nous un lien vital avec le reste du pays. Leur fermeture marquerait le début de la fin pour nous, la disparition de tous nos espoirs économiques. Comme on dit à Terre-Neuve, «aussi bien enlever le bouchon».

Le projet de loi C-9 semble avoir été conçu en fonction des Grands Lacs, et non de la région de l'Atlantique. Il ne doit pas être adopté sans modification. La loi devrait prévoir un mécanisme permettant d'assurer la survie des ports qui présentent une importance régionale, avec des garanties financières suffisantes.

Les ports d'intérêt régional doivent être considérés comme des prolongements du réseau routier, tout comme la Voie maritime du Saint-Laurent. Il ne faut en aucun cas permettre la cession de ports en opération sans s'assurer d'abord que la population a été suffisamment consultée pour permettre une évaluation de l'importance de ces ports pour l'économie régionale.

Les conséquences socio-économiques de la cession ou de la fermeture des ports doivent être un facteur primordial de la prise de décisions à cet égard. Les questions comme la protection de l'environnement, la sécurité et la réduction de la pollution doivent



government cannot be allowed to abdicate its responsibility in this matter.

The Port of Corner Brook should remain open and under the control of the Minister of Transport, with an assurance of sufficient funding for its long-term survival. Divestiture may even be possible in the long term, provided that a local, regional committee is established with a mandate to proceed in this fashion, and proven capable of increasing the throughput.

If it proves impossible to make the port self-sufficient, it should still remain open because of its regional importance. Meanwhile, funding must be made available to allow much needed capital improvements to proceed.

Should this divestiture program be carried out successfully, there will be no more public ports in Newfoundland, an island that relies on marine transport. The new port operators will have the commercial shipping industry operating at their leisure, and they may force the shut down of this industry if it suits their purposes. This should be totally unacceptable.

One final item that bears consideration is the cultural importance of functioning harbours in Newfoundland. They are part of our cultural fabric, and we should not necessarily change our mosaic in the mistaken interests of economic efficiency. Some things are worth preserving in order to ensure the continuance of a way of life. All members of the nation do not necessarily wish to become part of the Bay Street culture. There is strength in our diversity.

**Senator Forrestall:** I wish to express my delight that you have taken sufficient interest in your port to come to Ottawa and give us your views.

First of all, I would like to ask about the capacity of the City of Corner Brook to cope with financial support to the port, should divestiture go ahead. I am wondering about the impact on your current assessment and tax rates. Do you have the capacity to raise or to offset the loss of grants in lieu of taxes? Do you have recourse to the province to generate the kind of revenue that you foresee needing? Do you have access to the books?

How is the port structured? Do have you a representative or a friend of the city on the port authority?

**Mr. Luther:** No, we do not have a representative on the port authority.

**Senator Forrestall:** Have you seen the books?

**Mr. Luther:** The only information that I have comes from groups like Oceanex.

To answer your first questions — we do not have any money. There is no way that we can get money. The provincial government will tell us that it does not have it either. This expenditure is far too large for us to contemplate.

The City of Corner Brook has one of the highest tax rates around, and we are trying do our best to lower it, instead of

aussi entrer en ligne de compte. Nous ne pouvons pas laisser le gouvernement fédéral abdiquer ses responsabilités dans ce domaine.

En ce qui concerne le port de Corner Brook, il doit demeurer ouvert sous le contrôle du ministre des Transports, qui doit garantir qu'il disposera de fonds suffisants pour survivre à long terme. Sa cession pourrait être possible plus tard, à condition qu'un comité régional soit constitué pour y procéder et qu'il ait démontré la possibilité d'augmenter le volume d'activités du port.

S'il se révèle impossible d'assurer l'autosuffisance du port, celui-ci doit demeurer ouvert en raison de son importance régionale. Entre temps, il doit recevoir les fonds voulus pour des projets bien nécessaires d'amélioration des immobilisations.

Si le programme de cession des ports est mené à bien, il ne restera plus de port public à Terre-Neuve, une île qui dépend du transport maritime. Les nouveaux exploitants des ports tiendront l'industrie du transport maritime à leur merci et pourraient même forcer la fermeture de cette industrie si tel était leur bon vouloir. Ce genre de chose est tout à fait inacceptable.

Enfin, il faut aussi tenir compte de l'importance culturelle des ports à Terre-Neuve. Ils font partie de notre identité, et nous ne devrions pas être obligés de changer nos habitudes sous prétexte d'efficacité économique. Il y a certaines choses qui méritent d'être préservées pour assurer le maintien d'un mode de vie. Les habitants de notre pays ne veulent pas nécessairement tous adopter la culture de Bay Street. N'oubliez pas que c'est la diversité qui fait notre force.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis ravi que vous ayez tellement votre port à coeur que vous êtes venu à Ottawa pour nous faire part de votre opinion. Je tenais à vous le dire.

Tout d'abord, j'aimerais m'informer de la capacité de la Ville de Corner Brook d'assumer le soutien financier du port, si la cession devait se faire. Je me demande quelles répercussions cela aurait sur vos taux de cotisation et d'imposition actuels. Avez-vous la capacité de les augmenter ou de compenser la perte des subventions tenant lieu d'impôts? Pouvez-vous vous tourner vers la province pour obtenir le genre de revenu dont vous pensez avoir besoin? Avez-vous accès aux livres?

Comment le port est-il structuré? Avez-vous un représentant ou un ami de la Ville dans l'administration portuaire?

**M. Luther:** Non, nous n'avons pas de représentant à l'administration portuaire.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous vu les livres?

**M. Luther:** La seule information que j'ai provient de groupes comme Oceanex.

Pour répondre à votre première question, non, nous n'avons pas d'argent. Nous n'avons aucune façon de l'obtenir. Le gouvernement provincial nous dira qu'il n'en a pas non plus. Il s'agit d'une dépense trop grande pour que nous puissions même envisager de l'assumer.

La Ville de Corner Brook a l'un des taux d'imposition les plus élevés de la région, et nous faisons de notre mieux pour le

raising it. There is nothing we can do about raising more money. We are stretched to the limit right now.

**Senator Forrestall:** I accept that. I am trying to place this against the reality of the port itself, however.

**Mr. Luther:** There is no port authority. The port is just Transport Canada used by different people. Oceanex uses it, and do the other companies mentioned in our brief. There is no port authority as such. The city has no say. It is entirely separate from us.

**Senator Forrestall:** Do you get money from the port in lieu of taxes, or do you levy commercial property taxes?

**Mr. Luther:** There may be some commercial property tax, and there is a small grant in lieu of taxes, but it is not a large amount of money.

**Senator Forrestall:** Do you recall how much you might get from grants and direct taxes?

**Mr. Luther:** No. I do not have that figure, but it is not a lot of money. A few months ago, we did our budget for the new year, and it was not even a factor. It did not even enter into consideration because it is so small.

**Senator Forrestall:** The TransCanada Highway in Newfoundland certainly is in need of substantial upgrading. Have you ever heard any suggestion of the cost of upgrading those 600 kilometres?

**Mr. Luther:** I believe that the money from the Roads for Rails Agreement is just about used up, but a lot of the highway still needs major repairs. There are sections in central and western Newfoundland that still need major upgrading. If you travel on the highways in Newfoundland, you are faced with tractor-trailer after tractor-trailer. Hundreds or thousands of them go between Port aux Basques and St. John's everyday, on side roads on the northern Peninsula, and so on. If another 10,000 tractor-trailers are thrown into the mix, there will be no room for cars. There are already a lot of complaints that there are too many tractor-trailers.

On the mainland, one can choose to take different roads. We do not have that option in Newfoundland. We just have one highway that goes across the island from Port aux Basques to St. John's, and everyone is on it. More tractor-trailers will cause deterioration, and we already do not have enough room for everyone. There is no need for this when freight can continue to come in by water, thereby solving the problem.

**Senator Forrestall:** Somewhere along the line it must be made necessary to keep the port open and viable.

**Mr. Luther:** Yes.

**Senator Forrestall:** I do not know what we would do without the Montreal-Halifax service. We now have tolls in Nova Scotia, and significant tolls are coming in New Brunswick. You are

diminuer, et non pas l'augmenter. Il n'y a rien que nous puissions faire pour obtenir plus d'argent. Nous en sommes maintenant rendus à la limite.

**Le sénateur Forrestall:** Je comprends ça. J'essaie simplement de voir ce que cela signifie concrètement pour le port.

**M. Luther:** Il n'y a pas d'administration portuaire. Le port, ce sont les bureaux de Transports Canada utilisés par d'autres personnes. Oceanex les utilise, comme les autres entreprises mentionnées dans notre mémoire. Il n'y a pas d'administration portuaire proprement dite. La Ville n'a pas son mot à dire. Il s'agit d'une entité totalement distincte.

**Le sénateur Forrestall:** Obtenez-vous de l'argent du port tenant lieu d'impôt, ou percevez-vous des taxes sur les biens à usage commercial?

**M. Luther:** Il y a bien une quelconque taxe sur les biens à usage commercial, et une petite subvention tenant lieu de taxe, mais ce ne sont pas de grosses sommes.

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous me dire combien vous obtenez en subventions et en taxes directes?

**M. Luther:** Non. Je n'ai pas le chiffre exact, mais ça ne représente pas beaucoup d'argent. Il y a quelques mois, nous avons établi notre budget pour la nouvelle année, et ce n'était même pas un facteur. Le montant était tellement faible qu'il n'était même pas pris en considération.

**Le sénateur Forrestall:** On peut certes dire que la route transcanadienne à Terre-Neuve a besoin d'une réfection. Quelqu'un vous a-t-il déjà parlé du coût de réfection de ces 600 kilomètres?

**M. Luther:** Je pense que l'argent qui provient de l'accord de remplacement des voies ferrées par des routes est presque complètement épuisé, et beaucoup de routes ont encore besoin de réfections majeures. Dans certaines parties du centre et de l'ouest de Terre-Neuve, certaines routes ont besoin d'une réfection majeure. Si vous roulez sur les routes de Terre-Neuve, vous croisez sans cesse des camions-remorques. Des centaines ou des milliers d'entre eux font la navette entre Port aux Basques et St. John's chaque jour, et on en trouve sur les routes secondaires de la péninsule nord, et ainsi de suite. Si l'on ajoute encore 10 000 camions-remorques, il n'y aura plus de place pour les voitures. Déjà, le grand nombre de camions-remorques suscite beaucoup de plaintes.

Sur le continent, on peut choisir de prendre une autre route. À Terre-Neuve, vous ne pouvez le faire. Vous n'avez qu'une route qui traverse l'île de Port aux Basques à St. John's, et tout le monde passe par là. La plupart des camions-remorques détériorent la route, et nous n'avons déjà pas suffisamment de place pour tout le monde. On pourrait éviter tout ce problème en maintenant simplement le trafic maritime.

**Le sénateur Forrestall:** Il faut donc faire en sorte que le port demeure ouvert et viable.

**M. Luther:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne sais pas ce que nous ferions sans la liaison Montréal-Halifax. Nous avons maintenant des routes à péage en Nouvelle-Écosse, et d'importants péages seront bientôt



nowhere near either your market or your shopping centre, which is Montreal. Have you looked at the financial impact on the port if you were to lose that?

**Mr. Luther:** It would have a tremendous impact. There has been an outcry lately over the increased cost from the toll highways that are opening up in New Brunswick and Nova Scotia. Tractor-trailer operators are saying that they have to increase their rates because of the tolls. It is already having an effect on us.

If everything that comes into the province must be shipped on tractor-trailers, the cost of everything will go up. The price of everything that we need will go up; from food, to clothing, to furniture.

There has been a terrible lack of planning. We were given this beautiful port, and a lot of money has been spent to give us Marine Drive, a beautiful highway systems which has two accesses to the TransCanada Highway. This money was spent in order to allow freight to be efficiently transported to the TransCanada Highway. The road will probably be finished by late fall, but it will be a walking road. That is, there will be no port into which the freight could come, defeating the purpose of the road. There was an awful lack of planning when this was put together.

**Senator Forrestall:** The bypass through and around Corner Brook absorbed a very significant portion of the federal money that was available.

**Mr. Luther:** The whole idea was to build the port, and then to have this excellent transportation system. For the first time, we are poised, with the help of government initiatives like ACOA and CIDA, to go out and attract manufacturing business. We could actually put people back to work, bring Newfoundlanders home and employ them, and stop out-migration.

This port is a major factor in accomplishing that goal. Without the port, we will have a lot of trouble getting manufacturers to come in. Manufacturers will have to use tractor-trailers, and some of them just cannot handle that. They need ships to transport their goods.

**Senator Forrestall:** Could you ask the province to approach ACOA for the funding for an impact study? After all, there may be a phasing-in period.

**Mr. Luther:** We have not done that yet, because this all happened so fast. On Friday afternoon we were still putting this presentation together, and I flew here Saturday to spend two days reading it over in the hotel room, and preparing for this meeting. This was thrust upon us very quickly. An impact study would have to be looked at, but I think that would take a bit of time.

**Senator Forrestall:** Has there been any formal coming together?

exigés au Nouveau-Brunswick. Vous êtes loin de votre marché ou de votre centre d'approvisionnement, c'est-à-dire Montréal. Avez-vous examiné les répercussions financières qu'aurait cette perte sur le port?

**M. Luther:** Les répercussions seraient immenses. Il y a eu beaucoup de protestations dernièrement au sujet de l'augmentation des coûts attribuables aux autoroutes à péage qui seront ouvertes au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Des entreprises de camionnage nous disent qu'elles devront augmenter leur tarif en raison de ces péages. Cela a déjà des effets sur nous.

Si tout ce qui arrive dans la province doit être expédié par camion-remorque, les coûts augmenteront de façon générale. Le prix de tout ce dont nous avons besoin augmentera, depuis les aliments jusqu'à l'ameublement, en passant par les vêtements.

Il y a eu une terrible absence de planification. On nous a donné ce port magnifique, et on a consacré énormément d'argent à la promenade Marine, magnifique autoroute qui compte deux accès à la route transcanadienne. Cet argent a servi à permettre le transport efficace des marchandises vers la route transcanadienne. La route sera probablement terminée à la fin de l'automne prochain, mais elle ne servira pas à grand-chose, puisqu'il n'y aura aucun port où acheminer les marchandises, de sorte qu'elle sera inutile. Il y a eu un terrible manque de planification lorsque tout cela a été pensé.

**Le sénateur Forrestall:** La voie d'évitement qui traverse et contourne Corner Brook a englouti une importante partie des fonds fédéraux qui étaient disponibles.

**M. Luther:** L'idée était de construire le port et, ensuite, de mettre en place cet excellent système de transport. Pour la première fois, nous sommes prêts, avec l'aide d'organismes gouvernementaux comme l'APECA et l'ACDI, à aller à l'extérieur et à tenter d'attirer des usines de fabrication. Nous pourrions enfin redonner du travail aux gens, attirer les Terre-Neuviens chez eux, leur donner un emploi et mettre un terme à l'exode.

Le port est un élément clé qui nous permet d'atteindre ce but. Sans le port, nous aurons beaucoup de mal à attirer des fabricants. Les fabricants devront utiliser des semi-remorques, et certains n'ont pas les moyens de le faire. Ils ont besoin de navires pour transporter leur marchandise.

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous demander à la province de faire des démarches auprès de l'APECA pour financer une étude d'impact? Après tout, il pourrait y avoir une période de mise en oeuvre graduelle.

**M. Luther:** Nous ne l'avons pas encore fait, parce que tout s'est déroulé tellement vite. Vendredi après-midi, nous étions encore à travailler à notre exposé, et j'ai pris l'avion samedi pour venir ici; j'ai passé deux jours dans ma chambre d'hôtel à le relire et à me préparer pour la rencontre d'aujourd'hui. On nous a forcés à agir très vite. Il faudra envisager une étude d'impact, mais je crois que cela prendrait un peu de temps.

**Le sénateur Forrestall:** Y a-t-il eu des rencontres officielles?

**Mr. Luther:** No. We have not had a chance.

**Senator Forrestall:** Would you like time to pursue that?

**Mr. Luther:** If we had the proper documentation of costs, it would not hurt. It would be ideal to be able to present that documentation here, because then we could tell you what the impact of the loss of the port would be, not only on Corner Brook, but also on other large communities in western Newfoundland, such as Stephenville and Deer Lake.

**The Chairman:** Have you had any discussions with Transport Canada about Bill C-9?

**Mr. Luther:** No, I have not. I was only elected about seven months ago, and I first heard of this issue when it was brought to my attention a few weeks ago. Other politicians had talked to the previous mayor, to some of the councillors, and to the city manager about the possible effects of Bill C-44. It seems as though the whole thing crept up on everyone.

**Senator Roberge:** Congratulations on your election.

Have you any idea how the other ports in Newfoundland feel about Bill C-9?

**Mr. Luther:** They totally agree with what we are saying. The proposed legislation would have the same impact on each community.

Mr. Barrett, from Oceanex, said to me earlier today that everyone in the pulp and paper industry may end up having to ship out of one port. We have three paper mills, and they would be forced to go with one area. Right now they are using three: Corner Brook, Botwood and Stephenville.

**Senator Roberge:** I find it a bit surprising that they have not asked to appear before us.

**Mr. Luther:** Some of them have written letters.

**Senator Roberge:** Mr. Barrett, you were saying that the revenue to the port is \$500,000. Is that strictly from your operation?

**Mr. Barrett:** No. That is total gross revenue for the Port of Corner Brook, collected by Transport Canada through various fees: leasing rates, harbour dues, berthage dues, top wharffage, and so on.

**Senator Roberge:** That figure comes from all of the users?

**Mr. Barrett:** Yes. Oceanex accounts for about 75 per cent of that revenue, and the other 25 per cent obviously comes from other users of the port.

**Senator Roberge:** It is pretty clear why you say that port charges will have to increase if something happens.

**Mr. Barrett:** They will have to increase substantially, although we do not have access to the actual figures.

**M. Luther:** Non. Nous n'en avons pas eu la chance.

**Le sénateur Forrestall:** Aimeriez-vous avoir plus de temps pour approfondir cet aspect?

**M. Luther:** Si nous avions en main les documents adéquats concernant les coûts, cela ne ferait pas de tort. L'idéal serait de pouvoir présenter ce document ici, parce qu'alors, nous pourrions dire quelles répercussions aurait la perte du port, pas seulement sur Corner Brook, mais également sur d'autres importantes collectivités de l'ouest de Terre-Neuve, comme Stephenville et Deer Lake.

**La présidente:** Avez-vous discuté du projet de loi C-9 avec Transports Canada?

**M. Luther:** Non, je ne l'ai pas fait. J'ai été élu il y a seulement sept mois, et j'ai entendu parler de l'enjeu qui nous préoccupe lorsqu'il m'a été présenté il y a quelques semaines. D'autres politiciens ont discuté avec l'ancien maire, certains des conseillers et le gestionnaire municipal des répercussions possibles du projet de loi C-44. Il semblerait que toute l'affaire a commencé à préoccuper tout le monde.

**Le sénateur Roberge:** Félicitations pour votre élection.

Avez-vous une idée de ce que l'administration des autres ports de Terre-Neuve pense du projet de loi C-9?

**M. Luther:** Ils sont tout à fait d'accord avec ce que nous avançons. Les mesures législatives proposées auraient les mêmes répercussions sur chaque collectivité.

Mr. Barrett, d'Oceanex, me confiait plus tôt aujourd'hui que tous les intervenants de l'industrie des pâtes et papiers pourraient devoir expédier leur marchandise à partir d'un seul port. Nous disposons de trois usines de papier, et elles seraient forcées de faire affaire avec une seule région. Actuellement, elles font affaire avec trois régions: Corner Brook, Botwood et Stephenville.

**Le sénateur Roberge:** Je trouve un peu étonnant qu'elle n'ait pas demandé à comparaître devant nous.

**M. Luther:** Certaines d'entre elles ont envoyé des lettres.

**Le sénateur Roberge:** Monsieur Barrett, vous disiez que le port génère des recettes de 500 000 dollars. S'agit-il uniquement des recettes que génère votre exploitation?

**M. Barrett:** Non. Il s'agit des recettes brutes du port de Corner Brook, recueillies par Transports Canada par le truchement de divers frais: tarif de location, frais portuaires, droit de mouillage, droit de quaiage, et ainsi de suite.

**Le sénateur Roberge:** Ces chiffres englobent tous les utilisateurs?

**M. Barrett:** Oui. Oceanex compte pour environ 75 p. 100 des recettes, et les 25 p. 100 qui restent proviennent de toute évidence des autres utilisateurs du port.

**Le sénateur Roberge:** La raison pour laquelle vous dites que les frais portuaires devront augmenter si quelque chose se produit est très claire.

**M. Barrett:** Ils devront augmenter de façon substantielle, mais nous n'avons pas accès aux chiffres exacts.



**Senator Roberge:** I am trying to figure out if we can get the real figures. I see that you have not been contacted by the department. Some of that information is missing for us, too.

**Mr. Barrett:** Public Works Canada carried out an assessment on the structure in Corner Brook. Someone there certainly has an idea of what it will cost to maintain it over the next five to ten years.

**Senator Roberge:** How will the port develop in the future? Have plans or strategies been put down on paper?

**Mr. Luther:** We want to bring new industries into Corner Brook, and those industries will have to use the port. Improvements will have to be made, because there will be an increase in traffic. We do not know what this will mean, exactly, but we must get these companies to set up first.

It is like the chicken and the egg. We have to get something going before we can know exactly what will happen. Without the port, we cannot have a manufacturing industry come into Corner Brook, and ask it to ship things out. As the representative from Oceanex pointed out, if one company were to take the port over, there would be a monopoly. The company could do as it pleased with the fees. It could push other people out of the way.

**Senator Roberge:** I assume you could utilize portions of the \$125 million divestiture budget.

**Mr. Luther:** That is an interesting point. If \$125 million were spent amongst the ports, I fear that Corner Brook's share would be somewhere in the range of about \$400,000. Even \$125 million does not go far when it is used for 90 or 100 ports, especially when some of those ports are asking for \$20 million each. I fear that there is not much money to spread around. When \$125 million is divided by 90 or 100, there is not much to go around.

**Senator Roberge:** You may want to apply as a remote port.

**Mr. Luther:** We are a remote province.

**Senator Bryden:** These are two very powerful briefs. If you had limited time to work on them, you had some very good research help, and you did a very good job. They express positions that have been put forward by others, and which will probably be echoed by some who follow you. The Port of Canso, for example, is in the same situation.

If each port requires in the range of \$20 million to become commercially viable, there will not be much money to go around, even if the fund were increased. It is my understanding, however, that the Port of Canso is in negotiations for the transfer of that facility to the local municipality, or to their economic development commission.

**Le sénateur Roberge:** Je me demande si nous pouvons obtenir les chiffres exacts. Je constate que le ministère n'a pas communiqué avec vous. Nous non plus, nous n'avons pas eu accès à une partie de ces renseignements.

**M. Barrett:** Travaux publics Canada a effectué une évaluation de la structure de Corner Brook. Quelqu'un, dans un ministère, a certainement une idée des coûts que représentera son entretien au cours des cinq à dix prochaines années.

**Le sénateur Roberge:** Comment le port évoluera-t-il dans l'avenir? A-t-on couché des plans et des stratégies sur papier?

**M. Luther:** Nous voulons attirer de nouvelles industries à Corner Brook et ces industries devront utiliser le port. Il faudra apporter des améliorations, parce qu'il y aura une augmentation de la circulation maritime. Nous ne savons pas exactement dans quelle mesure il y aura augmentation. Nous devons commencer par inciter les entreprises à venir s'établir.

C'est comme pour le paradoxe de l'oeuf et de la poule. Nous devons faire en sorte que quelque chose se produise avant de savoir exactement ce qui va arriver. Sans le port, nous ne pouvons pas attirer l'industrie de la fabrication à Corner Brook et lui demander d'expédier ces marchandises. Comme le représentant d'Oceanex l'a souligné, si une entreprise prenait le contrôle du port, on serait en face d'un monopole. L'entreprise pourrait augmenter les frais à sa guise. Elle pourrait éliminer d'autres intervenants.

**Le sénateur Roberge:** J'imagine que vous pourriez utiliser une partie des 125 millions de dollars prévus dans le budget de désinvestissement.

**M. Luther:** Vous avancez un point intéressant. Si les 125 millions de dollars étaient répartis parmi les ports, je crains que la part de celui de Corner Brook ne serait que de quelque 400 000 dollars. Même 125 millions de dollars ne représentent pas un très gros montant lorsqu'il est divisé entre 90 ou 100 ports, surtout lorsque certains de ces ports demandent 20 millions de dollars. J'ai bien peur qu'il y ait peu d'argent à partager. Lorsqu'on divise 125 millions de dollars par 90 ou 100, le montant obtenu n'est pas faramineux.

**Le sénateur Roberge:** Vous pourriez faire une demande en tant que port éloigné.

**M. Luther:** Nous sommes une province éloignée.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez présenté deux mémoires très percutants. Vous avez disposé de peu de temps pour y travailler, on vous a très bien appuyé sur le plan de la recherche, et vous avez fait du bon travail. Ils expriment des points de vue qui ont été mis de l'avant par d'autres personnes, et qui seront probablement repris par certaines personnes qui vous suivront. Le port de Canso, par exemple, est dans la même situation.

Si chaque port a besoin d'à peu près 20 millions de dollars pour devenir viable sur le plan commercial, il n'y aura pas beaucoup d'argent à distribuer, même si on augmente le montant du fonds. Je crois toutefois que le port de Canso négocie le transfert de cette opération à la municipalité locale, ou à sa commission de développement économique.

In that negotiation, a significant amount of repair needs to be done to bring in order to bring the port up to standards which will allow it to be commercially viable. I think that the figure is \$17 million. The government's concern was to bring it up to a minimum standard, as opposed to a commercially viable one. Minimum standard means that you grade it so that it does not erode into the water, and you bank the dock with armour stone.

Your point about the adjustment fund for these 90 ports that remain is very well taken.

**Mr. Luther:** You are not going to get out of Atlantic Canada with \$125 million.

**Senator Bryden:** Not if these ports are to be brought up to commercial standards.

You referred to privatization. The preferred position from Transport Canada is that it is not privatized in the sense that there is a private operator. It is no longer government owned and operated at the federal level. A non-profit organization would be transferred to a municipality, users and so on. Is that your understanding?

**Mr. Luther:** No. My understanding is that the federal government gives the provincial government the first choice, and then the provincial government turns it down. The municipality cannot go hand in hand with this.

If, as mayor of Corner Brook, I ask to be given the chance to set up a harbour authority, the provincial government will say no, because it will eventually have to foot the bill. It goes from federal to provincial, and from provincial to private. There is talk that there will be an ad in the paper, asking anyone with an interest in the Port of Corner Brook to state his or her case.

**Mr. Barrett:** I understand from Transport Canada that the ad was ready to go in the Corner Brook paper about two weeks ago. When officials found out that opposition to the bill would be presented at this hearing, they changed their minds and decided not to put the ad in the paper. They were asking for anyone to forward expressions of interest in the operation of the Port of Corner Brook. It could very well be that a private operator wants it for some unique use of his own.

**Senator Bryden:** If access to transporting freight by water is removed, there may be issues of pollution and highway deterioration. In appearing before a House of Commons committee on October 28, 1997, the assistant deputy minister of Transport Canada said that the seaway has to be the most precious transport infrastructure that we have.

He said that, at a time when we are debating climate change and all those things, shipping remains the most energy efficient mode of transportation. Do you agree with that?

**Mr. Barrett:** Yes, I do. It is also the least polluting means of transportation.

Cette négociation suppose d'importantes réparations pour permettre au port de répondre aux normes qui lui permettraient d'être viable, sur le plan commercial. Je crois qu'il lui faudrait 17 millions de dollars. Le gouvernement souhaite l'amener à respecter des normes minimales, pas nécessairement à le rendre viable sur le plan commercial. Des normes minimales signifient que vous l'entretenez de façon à ce que l'eau ne l'érode pas et vous posez sur les quais des pierres de revêtement.

Votre point de vue concernant le fonds de transition pour ces 90 ports est très bien abordé.

**M. Luther:** Vous ne réglerez pas le problème du Canada atlantique avec 125 millions de dollars.

**Le sénateur Bryden:** Pas si ces ports doivent être rénovés pour respecter des normes commerciales.

Vous avez parlé de privatisation. Le point de vue privilégié par Transports Canada est le suivant: le port n'est pas privatisé dans le sens où il y a un exploitant privé. Ce n'est plus le gouvernement qui en est propriétaire et qui l'exploite au niveau fédéral. Un organisme sans but lucratif serait transféré à une municipalité, aux usagers et ainsi de suite. Est-ce ainsi que vous voyez les choses?

**M. Luther:** Non. Je crois en fait que le gouvernement fédéral accorde le premier choix au gouvernement provincial et que celui-ci le refuse. La municipalité ne peut accepter ce genre d'attitude.

Si, en tant que maire de Corner Brook, je demande qu'on m'accorde la chance de mettre sur pied une administration portuaire, le gouvernement provincial refusera, parce que ce sera lui qui finira par payer la note. Le gouvernement fédéral la refile au gouvernement provincial qui, à son tour, la refile au secteur privé. On dit qu'une annonce sera publiée dans le journal demandant à toute personne intéressée au port de Corner Brook de présenter son projet.

**M. Barrett:** Transports Canada m'a laissé entendre que l'annonce était prête à être imprimée dans le journal de Corner Brook il y a environ deux semaines. Lorsque les responsables ont su que l'on présenterait une opposition au projet de loi à la présente audience, ils ont changé d'idée et ont décidé de ne pas publier l'annonce dans le journal. L'annonce demandait à toute personne intéressée à l'exploitation du port de Corner Brook de se faire connaître. Il se pourrait bien qu'un exploitant privé veuille l'utiliser à ses propres fins.

**Le sénateur Bryden:** Si on élimine le transport maritime des marchandises, on pourrait faire face à des problèmes de pollution et de détérioration des routes. Lorsqu'il a comparu devant un comité de la Chambre des communes le 28 octobre 1997, le sous-ministre adjoint de Transports Canada a déclaré que la Voie maritime était l'infrastructure de transport la plus précieuse que nous ayons.

Il a déclaré qu'à une époque où on parle beaucoup de changements climatiques et de toutes ces choses les cargos demeurent le moyen de transport le moins énergivore. Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

**M. Barrett:** Oui, tout à fait. C'est également le moyen de transport le moins polluant.



**Senator Bryden:** The governments of Newfoundland, Nova Scotia, and Prince Edward Island are very concerned about the fact that my province, New Brunswick, is putting tolls on a very significant stretch of the new four-lane TransCanada Highway because of increased costs. The tolls will certainly continue in my province, and may well occur in Nova Scotia, as well.

A loaded 18-wheeler causes the same amount of damage to our highways as 10,000 cars do. If have you to move your freight from Corner Brook via the TransCanada Highway and not by water, will the road not simply be driven into the ground?

**Mr. Barrett:** Yes. Sections of it in Newfoundland are already driven into the ground. There are some sections of that highway that I do not think you would like to drive on.

**Mr. Luther:** If you were to come to Newfoundland, we could show you what it is like to try to dodge tractor-trailers day and night.

**Senator Bryden:** In addition to the moose.

**Mr. Luther:** Yes.

**Senator Bryden:** You mentioned the private monopoly if this goes to bidders. Is it possible that one of the principal users, perhaps not Oceanex, but let us say the pulp mill, would buy the port?

**Mr. Luther:** No. The pulp and paper mill has its own docking facilities. I should not be speaking for them, but I know they have been working quite a bit over the past year and a half. Their big concern is all the ice-breaking duties, as well as the other duties, that go along with all this if Transport Canada pulls out. If they end up paying for ice-breaking services in January and February, it will certainly drive up their costs considerably.

There are other aspects to all of this. It is just not cut and dried.

**Senator Bryden:** If this goes up for tender, which sounds likely, presumably anyone could bid on the port. It is my understanding that those bids are assessed principally on the financial return to Transport Canada, as against the implications for economic development. Is that your understanding as well?

**Mr. Barrett:** Yes, it is.

**Mr. Luther:** Mr. Barrett can back me up or not on this point. If Oceanex takes over the port for \$1 million or whatever, and they do not have the millions to do the necessary repairs and in two years time it starts crumbling, they will own a dock facility that is useless and they still will not be able to move their freight. Only someone like the federal government can afford to do this. No private industry can afford to go in if it costs \$1 million a year to operate the port and we are only making \$500,000. No one in their right mind will step into a venture like that.

**Le sénateur Bryden:** Les gouvernements de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard se préoccupe beaucoup du fait que ma province, le Nouveau-Brunswick, exige un péage sur une bonne partie de la nouvelle autoroute transcanadienne à quatre voies en raison de l'augmentation des coûts. Les péages resteront certainement en place dans la province, et pourraient bien apparaître en Nouvelle-Écosse aussi.

Un 18 roues chargé cause autant de dommages à nos autoroutes que 10 000 voitures. S'il faut que vous transportiez vos marchandises à partir de Corner Brook en utilisant la route transcanadienne plutôt que le transport maritime, la route ne va-t-elle pas tout simplement tomber en morceaux?

**M. Barrett:** Oui. C'est déjà le cas de certaines parties de la route à Terre-Neuve. Il y a certaines parties de cette route sur laquelle je suis certain que vous ne voudriez pas circuler.

**M. Luther:** Si vous veniez à Terre-Neuve, nous pourrions vous montrer à quel point il est amusant d'essayer d'éviter les camions-remorques, de jour comme de nuit.

**Le sénateur Bryden:** Sans compter les originaux.

**M. Luther:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez souligné la possibilité d'un monopole privé si les ports sont remis aux soumissionnaires. Se pourrait-il que l'un des principaux usagers, peut-être pas Oceanex, mais disons l'usine de papier, rachète le port?

**M. Luther:** Non. L'usine de pâtes et papiers a ses propres quais. Je ne devrais pas parler en son nom, mais je sais qu'elle y a beaucoup travaillé depuis un an et demi. Elle s'inquiète surtout de toutes les questions liées aux brise-glaces, de même que des autres tâches à accomplir qui surgiront si Transports Canada se retire. Si elle en vient à devoir payer des services de brise-glace en janvier et en février, cela entraînera sans contredit une augmentation considérable de ses coûts.

D'autres aspects viennent se greffer à cela. Tout n'est pas clair et bien défini.

**Le sénateur Bryden:** Si on en vient à faire un appel d'offres, ce qui semble probable, vraisemblablement n'importe qui pourrait présenter une soumission concernant le port. Si je comprends bien, ces soumissions sont surtout évaluées par rapport à leur rentabilité financière pour Transports Canada, plutôt que par rapport à leurs répercussions sur le développement économique. Est-ce également votre point de vue?

**M. Barrett:** Oui.

**M. Luther:** Je ne sais pas si M. Barrett approuvera ce que je vais dire maintenant, mais si Oceanex prend le contrôle du port pour un million de dollars ou je ne sais trop, et que l'entreprise n'a pas l'argent nécessaire pour faire les réparations qui s'imposent et que dans deux ans le port commence à tomber en ruines, elle sera propriétaire de quais inutilisables et ne pourra quand même pas transporter ses marchandises. Seul le gouvernement fédéral a les moyens de faire fonctionner un port. Aucune industrie privée n'en a les moyens s'il faut compter un million de dollars par année pour exploiter le port et qu'il ne rapporte que 500 000 \$. Personne de sensé n'embarquerait dans une entreprise de ce genre.

**Senator Bryden:** In your estimation, if the port were to close, would the economic impact on the 160,000 people and the communities in that area be worth at least \$1 million?

**Mr. Luther:** It would be much more than that. It would add to the cost of everything from automobiles, food, clothing, and to everything that Oceanex ships into the province. Then what would happen with our gypsum plant and our cement plant, and so on, when all of a sudden they must put their material on trucks? We would be back to the highway situation again. We are going around in circles here. It just cannot work. It may work in some small places where they are not using their port as a viable economic structure. However, this is a major part of Corner Brook's economic development. Without it, we are dead in the water.

**Senator Adams:** We had a couple of witnesses, one a lawyer, one a native, with us last Monday who came from the mainland Labrador area of Newfoundland. They told us that some of the ports in the Labrador area have been transferred already from the government to the private sector. One of the companies is the John Crosbie Shipping Company, and the witness also mentioned some paper companies. We were told that these companies have a two-year contract. Is CN covering the mainland of Labrador for the shipping of goods to the small communities?

**Mr. Luther:** In those cases, it is probably a community that has a wharf and one company has a contract to bring in their supplies for the winter months. Their foodstuffs and appliances are brought in on one trip in the fall to get people through the winter. It is not a commercial operation as such. There is no manufacturing, no transportation of goods and services out. It is a contract with a harbour to just bring in the necessities.

**Mr. Barrett:** If we understand what happened in Labrador, the federal government was obliged to provide a service to coastal Labrador through Marine Atlantic. The Province of Newfoundland agreed to take over this obligation in return for a sum of money. I have no idea how much. I hope in their case it was many hundreds of millions of dollars because they will need it. They agreed to take over this obligation and, in turn, contracted out the transportation of freight to Labrador. It was a public tender and the tender was awarded to a consortium.

You said John Crosbie but it was actually Colin Crosbie, a relative I am sure, and two other companies that are involved in the transportation business. They have a contract to provide transportation to Labrador for two years with an option to renew for a third year. Part of this agreement was the transfer of ports to the Province of Newfoundland. The Province of Newfoundland has taken over responsibility for the maintenance of these ports, which means they will deteriorate and fall into the harbour eventually because they will not be able to afford to maintain them.

**Le sénateur Bryden:** Selon vous, si le port devait fermer, les répercussions économiques sur les 160 000 personnes et sur la collectivité atteindraient-elles au moins un million de dollars?

**M. Luther:** Elles dépasseraient de beaucoup ce montant. Tout coûterait plus cher, les voitures, la nourriture, les vêtements et tout ce que les bateaux d'Oceanex apportent dans la province. Qu'advierait-il de notre fabrique de gypse et de notre usine de ciment, et de tout le reste, si, tout d'un coup, elles devaient transporter leurs matériaux par camion? Nous reviendrions au problème de l'autoroute encore une fois. Nous tournons en rond. Ça ne peut pas marcher. En fait, ça pourrait peut-être marcher dans les petites collectivités qui n'utilisent pas leur port comme une structure économique viable. Toutefois, le port représente une partie importante du développement économique de Corner Brook. Sans lui, nous sommes fichus.

**Le sénateur Adams:** Lundi passé, nous avons accueilli deux témoins, un avocat et un autochtone, qui venaient de Terre-Neuve, du Labrador plus précisément. Ils nous ont dit que certains ports du Labrador étaient déjà passés du gouvernement au secteur privé. Une des entreprises est la John Crosbie Shipping Company, et le témoin a également mentionné certaines usines de papier. On nous a dit que ces entreprises avaient signé un contrat de deux ans. Le CN s'occupe-t-il du Labrador pour ce qui est de l'envoi de marchandises aux petites collectivités?

**M. Luther:** Dans ces cas, il s'agit probablement d'une collectivité qui est dotée d'un quai et d'une entreprise qui a le contrat de les approvisionner pendant les mois d'hiver. La nourriture et les autres marchandises sont apportées en un voyage à l'automne et doivent permettre aux gens de passer l'hiver. Il ne s'agit pas réellement d'une exploitation commerciale. Cela ne suppose ni fabrication ni transport de biens et de marchandises. Il s'agit d'un contrat qu'une entreprise signe avec un port simplement pour obtenir les marchandises de première nécessité.

**M. Barrett:** Si je comprends bien ce qui s'est produit au Labrador, le gouvernement fédéral a été obligé de fournir un service aux collectivités côtières par le truchement de Marine Atlantic. La province de Terre-Neuve a convenu de prendre cette responsabilité en échange d'une certaine somme d'argent. Je n'ai aucune idée du montant. J'espère que, dans son cas, il s'agit de plusieurs centaines de millions de dollars, parce qu'elle en aura besoin. Elle a accepté d'assumer cette obligation et, en retour, a donné à contrat le transport de marchandises au Labrador. Il s'agissait d'un appel d'offres public, et c'est l'offre d'un consortium qui a été acceptée.

Vous avez mentionné John Crosbie, mais je crois qu'en fait il s'agissait de Colin Crosbie, qui est sûrement parent, et deux autres entreprises qui oeuvrent dans le domaine du transport. Les entreprises ont signé un contrat par lequel ils s'engagent à fournir des services de transport au Labrador pendant deux ans avec une possibilité de renouvellement pour une troisième année. Une partie de cet accord portait sur le transfert des ports à la province de Terre-Neuve. La province de Terre-Neuve assume la responsabilité de l'entretien de ces ports, ce qui signifie qu'ils se détérioreront et qu'ils finiront par tomber en ruines parce que la province n'a pas les moyens de les entretenir.



**Senator Adams:** I asked previously who will put money in to build those wharves and I was told that 100 per cent will come from the federal government. Is it the same thing at Corner Brook?

**Mr. Barrett:** Yes. As a matter of fact, the federal government has invested a substantial amount of money in the Port of Corner Brook in developing the facility there and I think it is part of a phased approach to upgrade that facility. Now that they have it to a certain level they will say, sorry, we are attempting to privatize the port, but the job has not been finished on the structure. That is why we are estimating it will require another \$20 million to finish the job that they have already undertaken. It is partly complete, but the structure, without the completion of that job, is actually useless.

**Senator Adams:** Do you conduct your business between Corner Brook and mainland Canada?

**Mr. Barrett:** We do not conduct the ferry business in terms of passengers and so on. We are in the freight transport business. We operate from Montreal and Halifax into St. John's and Corner Brook. There is a Marine Atlantic ferry service operating from North Sydney to Port aux Basques.

**Senator Adams:** In the meantime, are you saying that the government will turn it over to anyone interested in bidding on your dock at the port? Is that a provincial reward to the private sector? How will that work?

**Mr. Barrett:** We do not know but, if you wish to use as an example what has happened so far, look at what happened to St. John's dockyard. I understand the federal government was very pleased to get rid of its obligations and they have unloaded it to a private corporation. They recovered the sum of \$1.

Also, they have undertaken to look after all environmental obligations that may be required by that dockyard in the future. It was a good contract on behalf of the private company that took it over.

**Senator Adams:** Do you have any fish plants at Corner Brook?

**Mr. Luther:** Yes, we have.

**Senator Adams:** Is that government or private?

**Mr. Luther:** That is private. They have their own docking facilities, but it is all included in the harbour front of Corner Brook, so they have improved them.

**Senator Adams:** Is it on government property?

**Mr. Barrett:** They have a facility of their own but they also lease a portion of the government wharf as well and a shed that is on that wharf. They do some of the shipping out of their own facility and some off the government wharf, as well.

**Le sénateur Adams:** J'ai demandé plus tôt qui fournirait l'argent pour construire ces quais, et on m'a répondu que l'argent viendrait à 100 p. 100 du gouvernement fédéral. Est-ce la même chose pour Corner Brook?

**M. Barrett:** Oui. En fait, le gouvernement fédéral a investi une somme importante dans le port de Corner Brook pour la mise sur pied d'installations, et je crois que cela fait partie d'une démarche d'amélioration échelonnée des installations. Maintenant qu'ils ont atteint un certain point, ils vont dire, nous sommes désolés, nous essayons de privatiser le port, mais les travaux entrepris sur la structure ne sont pas terminés. C'est pourquoi nous estimons qu'il faudra encore 20 millions de dollars pour terminer le travail qui a déjà été entrepris. Il a été commencé, mais la structure, si ce travail n'est pas terminé, est en fait inutile.

**Le sénateur Adams:** Faites-vous des affaires entre Corner Brook et le continent?

**M. Barrett:** Nous n'exploitons pas de traversier de passagers, ni rien de ce genre. Nous nous occupons de transport de marchandises. Nous partons de Montréal et de Halifax pour nous diriger vers St. John's et Corner Brook. Il existe un service de traversier de Marine Atlantic entre North Sydney et Port aux Basques.

**Le sénateur Adams:** Entre temps, dites-vous que le gouvernement donnera le port à toute personne intéressée à soumissionner sur votre quai? S'agit-il d'une récompense qu'accorde la province au secteur privé? Comment cela va-t-il fonctionner?

**M. Barrett:** Nous ne le savons pas, mais si vous voulez prendre comme exemple ce qui s'est passé jusqu'à maintenant, penchez-vous sur ce qui est arrivé au chantier maritime de St. John's. J'ai l'impression que le gouvernement fédéral était très heureux de se décharger de ses obligations sur une entreprise privée, qui les assume maintenant. Le gouvernement a obtenu la somme de 1 \$.

De plus, le gouvernement s'est engagé à s'occuper de toutes les obligations liées à l'environnement que pourrait avoir à assumer le chantier maritime dans l'avenir. Il s'agissait d'un bon contrat pour l'entreprise privée qui l'a obtenu.

**Le sénateur Adams:** Y a-t-il des usines de transformation du poisson à Corner Brook?

**M. Luther:** Oui.

**Le sénateur Adams:** S'agit-il d'usines gouvernementales ou privées?

**M. Luther:** Ce sont des usines privées. Elles disposent de leurs propres quais, mais ceux-ci sont tous intégrés au port de Corner Brook; c'est pourquoi elles les ont améliorés.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que ça se trouve sur des propriétés de l'État?

**M. Barrett:** Elles ont une installation qui leur est propre, mais elles louent également une partie du quai gouvernemental et un hangar qui se trouve sur ce quai. Certains bateaux partent de leurs propres installations, et d'autres, du quai gouvernemental.

**Senator Adams:** If the government turns that over, will they need to buy that property? How will that work?

**Mr. Barrett:** They could probably buy it for the same sum that the St. John's dockyard paid.

For their purposes, they could probably operate there for a lot longer than a general freight terminal could. Much more loading on the wharf structure occurs from a general freight terminal with container-handling equipment.

**Senator Johnstone:** You realize that many ports in the Atlantic region are familiar with your concerns, and share them with you. From a strictly good business sense, it appears that you are telling us that, if Bill C-9 is not amended or changed, it might cost the federal treasury more money in the long run. Some amendments or flexibility need to be built in?

**Mr. Luther:** Yes. They should leave things the way they are, with this great infrastructure which they have put in place over the years. They should give us a chance to make something out of this, and to get more industry into the area. If they pull the plug, putting all of these people out of work, it will cost more for the highways, for unemployment, for freight, and for travel. The costs just keep going up.

In 10 years, they may save \$10 million, but they will have spent \$45 million. That seems to be the way that they are going.

**Senator Johnstone:** There will be no incentive for new companies to come in.

**Mr. Luther:** No.

**Senator Johnstone:** Perhaps there will be no incentive for companies to stay there.

**Senator Forrestall:** We have heard from other parties, and their letters are included in Corner Brook's brief. Sheila Butt, managing director of Nfld. Ship Agencies Ltd., has expressed concern, and supports the brief. Mr. Rob Gillette, from Super-Atlantic Seafoods & Stevedoring, is of the same opinion. The Humber Economic Development Board is lending all the support that it can, openly asserting that Bill C-9 should be amended, and that the Port of Corner Brook should not be considered for privatization. The Corner Brook District Labour Council shares those concerns, as does the Corner Brook Chamber of Commerce.

One of the few commodities coming through the port to show any growth is fish. Mr. Barry, the president of SeaFreez Foods, says that we need to make exemptions. Consideration must be made.

The Atlantic Group Limited, which ships gypsum and other bulk cargo, has said exactly the same thing in its succinct brief. It is quite clear that it shares the concerns of Mayor Luther and the City of Corner.

**Le sénateur Adams:** Si le gouvernement leur remet ces installations, devront-elles acheter cette propriété? Comment cela fonctionnera-t-il?

**M. Barrett:** J'imagine qu'elles pourraient l'acheter pour le même montant que celui qui a payé le chantier maritime de St. John's.

Pour leurs besoins, elles pourraient probablement exploiter cet endroit beaucoup plus longtemps que ne le ferait une gare maritime générale. Il y a beaucoup plus de chargement sur la structure du quai que dans une gare maritime générale dotée d'équipement de manutention des conteneurs.

**Le sénateur Johnstone:** Vous êtes au courant que de nombreux ports de la région de l'Atlantique connaissent bien vos problèmes et les partagent avec vous. D'un point de vue strictement commercial, il semblerait que vous nous disiez que, si le projet de loi C-9 n'est pas modifié ni changé, à long terme, le gouvernement fédéral devra dépenser plus d'argent. Il faut y apporter des modifications ou y intégrer plus de souplesse?

**M. Luther:** Oui. Le gouvernement devrait laisser les choses comme elles sont, et laisser intacte l'excellente infrastructure qu'il a mise en place au cours des années. Il devrait nous donner la possibilité d'en faire quelque chose, d'attirer plus d'industries dans la région. S'il met fin au financement, et que de nombreuses personnes perdent leur emploi, il faudra dépenser davantage pour les routes, pour les chômeurs, pour le transport de marchandises et pour les voyages. Les coûts n'arrêtent pas d'augmenter.

En dix ans, ils auront peut-être épargné 10 millions de dollars, mais ils en auront dépensé 45. On semble se diriger vers une situation de ce genre.

**Le sénateur Johnstone:** Il n'y aura pas de mesure visant à inciter les nouvelles entreprises à venir installer.

**M. Luther:** Non.

**Le sénateur Johnstone:** Peut-être que rien n'incitera les entreprises à y rester.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons entendu d'autres témoins, et leurs lettres sont intégrées au mémoire de Corner Brook. Sheila Butt, administratrice déléguée de Nfld. Ship Agencies Ltd., a exprimé ses inquiétudes et appuie le mémoire. M. Rob Gillette, de Super-Atlantic Seafoods & Stevedoring, partagent la même opinion. Le Humber Economic Development Board apporte tout le soutien qu'il peut, et déclare ouvertement que le projet de loi C-9 devrait être modifié et que le port de Corner Brook ne devrait pas faire l'objet d'une privatisation. Le Corner Brook District Labour Council partage ces préoccupations, tout comme la chambre de commerce de Corner Brook.

Un des seuls produits à sortir du port qui présente une certaine croissance est le poisson. M. Barry, le président de SeaFreez Foods déclare qu'il faut accorder des dispenses. Il faut étudier la question.

La Atlantic Group Limited, qui fait transporter du gypse et d'autres marchandises en vrac, a dit exactement la même chose dans son court mémoire. Elle nourrit visiblement les mêmes préoccupations que M. Luther et la ville de Corner Brook.



I do not want anyone to think that the mayor is being supported by only one of the principal users of the port.

Beyond ice-breaking, the cost of the aged mariners, navigation aids, buoy aids, and channel markers, is borne by the Coast Guard. Who pays for that?

**Mr. Barrett:** Any navigation aids in the Bay of Islands area are paid for by the Coast Guard.

**Senator Forrestall:** You use some very heavy fairway buoys out there. How would maintain those buoys if they were to become your responsibility?

**Mr. Barrett:** We could use that good saying that we have in Newfoundland: Up she comes. They will be coming out of the water.

**Senator Forrestall:** They are too expensive.

**Mr. Luther:** You mentioned the letters of support. I was amazed at the response. I only managed to have a newspaper article printed a week and a half ago. I attended the Great Humber Joint Council, a group of about 25 communities around the immediate Corner Brook area. They voted their support on a Saturday. When the details hit the Monday morning paper, these letters began to arrive. People were dropping in at my office with letters of support. I had never even heard of some of these companies. This all happened very fast, so I was delighted with the support that we received.

**Senator Forrestall:** Oceanex can drift down the St. Lawrence, and build up enough steam to get into the port, but she still has to steam back up river. Thank you for coming, and for the frank expression of your concerns. There may well be resolutions to your concerns.

**Mr. Luther:** On behalf of the people of every small port that is affected by this, I am begging you to find them.

**Senator Forrestall:** This refers also to the Ports of Halifax, Georgetown, Charlottetown, and Summerside.

**Mr. Barrett:** I was asked why other ports had not appeared before this committee. If this issue had received more public exposure, you would have been swamped with from Newfoundland ports. They do not know about the potential impacts yet.

**Senator Forrestall:** Our Chair would not let us travel.

**Senator Johnson:** Why have people not found out about this?

**Mr. Barrett:** I suppose that it is because they rely on the media for information, and there has been very little coverage of this. Further, there have not been any hearings in Newfoundland on port divestiture, other than the initial hearings where no one could answer any questions. All we were told was that a program was being developed. We were all to be informed later.

**The Chairman:** This has been going on for four years.

Je ne veux que personne n'ait l'impression que le maire ne compte que sur l'appui d'un des utilisateurs principaux du port.

Outre le service de brise-glace, la Garde côtière assume le coût des vieux caboteurs, des aides à la navigation, des bouées et des balises. Qui paie la note?

**M. Barrett:** C'est la Garde côtière qui assume le coût de toute aide à la navigation dans la région de la baie des Îles.

**Le sénateur Forrestall:** Vous utilisez des bouées de chenal très lourdes là-bas. Comment feriez-vous pour garder ces bouées si cela devenait votre responsabilité?

**M. Barrett:** À Terre-Neuve, nous appliquons notre sens pratique à ce genre de décision: allez ouste! Elles disparaîtraient.

**Le sénateur Forrestall:** Elles coûtent trop cher.

**M. Luther:** Vous avez fait allusion aux lettres d'appui. La réaction m'a ébahi. J'ai seulement réussi à faire paraître un article dans un journal il y a une semaine et demie. J'ai assisté à la réunion du Great Humber Joint Council qui regroupe environ 25 collectivités de la région immédiate de Corner Brook. C'est un samedi que les gens ont manifesté leur appui au moyen d'un vote. Quand les lecteurs ont pu en savoir plus en lisant leur journal le lundi matin, les lettres ont commencé à affluer. Les gens arrivaient à mon bureau armés de lettres d'appui. Je n'avais jamais même entendu parler de certaines de ces entreprises. Tout cela est arrivé très vite — je me suis réjoui énormément de l'appui que nous avons reçu.

**Le sénateur Forrestall:** Oceanex peut descendre le Saint-Laurent et se rendre à bon port sur son erre d'aller, mais elle en a encore assez pour renverser la vapeur, pour ainsi dire, sur le chemin du retour. Je vous remercie d'être venu ici et d'avoir exprimé avec franchise vos préoccupations. Il se peut bien qu'il y ait des solutions aux problèmes que vous évoquez.

**M. Luther:** Au nom de ceux qui sont touchés par ce projet de loi dans tous les petits ports, je vous prie de trouver ces solutions.

**Le sénateur Forrestall:** Il est question aussi des ports de Halifax, de Georgetown, de Charlottetown et de Summerside.

**M. Barrett:** On m'a demandé pourquoi les responsables d'autres ports n'étaient pas venus comparaître devant le comité. Si le dossier avait eu une plus grande diffusion, vous auriez été submergés de représentants des ports de Terre-Neuve. Ceux-ci ne sont pas encore conscients des effets éventuels de tout cela.

**Le sénateur Forrestall:** Notre présidente ne nous permettait pas de nous déplacer.

**Le sénateur Johnson:** Pourquoi les gens ne sont-ils pas au courant?

**M. Barrett:** Je présume que c'est parce qu'ils comptent sur les médias pour s'informer et que les médias ont accordé peu d'attention à la question. Par ailleurs, il n'y a pas eu d'audience sur la cession des ports à Terre-Neuve, autres que les audiences initiales, où personne ne pouvait répondre à des questions. Tout ce qu'on nous a dit, c'est qu'il y avait un programme en cours d'élaboration. Nous en serions tous informés plus tard.

**La présidente:** Ça fait quatre ans que ça dure.

**Senator Johnson:** You said that work has been done on the wharf structure, but that it is not complete. To your knowledge, did the government have any intention of completing the work? Now that it has been started, is there a plan for it?

**Mr. Barrett:** I am not sure if it was approved for capital expenditure. I do know that Transport Canada's regional people in Newfoundland had a plan in place to upgrade the facility, however. I have not idea whether or not it had been approved by Ottawa.

**Senator Johnson:** What will happen if this bill passes? Are you optimistic that the necessary upgrading will be done?

**Mr. Barrett:** If this bill passes it will never be done, because no one will be able to afford it.

**Senator Johnson:** Your predictions about this beautiful port will become reality. In your opinion, you will no longer have a port.

**Mr. Barrett:** That is correct.

**Senator Bryden:** What is the Government of Newfoundland and Labrador's position in relation to these issues?

**Mr. Luther:** I informed them that I was coming here to present a brief. I checked with them, and asked if anyone wanted to say anything. They told me to go ahead and do what I am doing.

**Senator Bryden:** This is a very critical matter for your area. There are also some other critical matters in relation to the groundfish strategy. A huge effort is being put forward by the Government of Newfoundland and Labrador in that regard, and properly so. I am wondering whether you were aware of any such concern?

**Mr. Luther:** I cannot speak for them. However, if I were in charge, and someone said that there was a distinct possibility that several small ports would need repairs and it would cost millions of dollars, I would be somewhat concerned. No one has the money – we cannot afford these repairs. I am not optimistic that there would be any help from the provincial government.

**Mr. Barrett:** We did meet with officials from the Department of Works, Services and Transportation. They are so firm in their belief that that program is not going ahead that they are not opposing it. They say that it is so totally unreasonable to expect the province to take over responsibility for all these ports that, when they were asked to do so by Transport Canada, they turned it down. Their belief is that the program will never go ahead. We could have taken the same approach and buried our heads in the sand, too. We decided not to do that, however.

**Senator Forrestall:** Good for you.

**Mr. Luther:** The fact that you have kept us here so long, and asked us all of these questions is delightful to me. You could have said, "Thank you and good-bye".

**Le sénateur Johnson:** Vous dites qu'il y a eu des travaux faits sur le quai, mais que ce n'est pas fini. À votre connaissance, le gouvernement a-t-il l'intention de terminer les travaux en question? Maintenant que les choses ont été entamées, y a-t-il un plan à cet égard?

**M. Barrett:** Je ne sais pas très bien si la dépense d'investissement a été approuvée. Je ne sais pas si le personnel régional de Transports Canada à Terre-Neuve a dressé un plan de modernisation de l'installation. Je ne sais vraiment pas si Ottawa a donné le feu vert ou non.

**Le sénateur Johnson:** Qu'arrivera-t-il si le projet de loi est adopté? Croyez-vous que les améliorations nécessaires seront apportées?

**M. Barrett:** Si le projet de loi est adopté, cela ne se fera jamais, car personne n'en aura les moyens.

**Le sénateur Johnson:** Vos prévisions à propos de ce beau port se réaliseront. À votre avis, il n'y aura plus de port.

**M. Barrett:** Tout à fait.

**Le sénateur Bryden:** Quelle est la position du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador à propos de ces questions?

**M. Luther:** J'ai signalé aux responsables gouvernementaux que je venais ici présenter un mémoire. Je les ai consultés et je leur ai demandé si quiconque avait un message à transmettre. On m'a dit d'y aller comme prévu.

**Le sénateur Bryden:** C'est une question très critique dans votre région. Il y a aussi d'autres questions critiques concernant la stratégie du poisson de fond. Le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador déploie des efforts énormes en ce sens, comme il se doit. Je me demandais si vous étiez au courant d'une telle préoccupation?

**M. Luther:** Je ne peux parler au nom du gouvernement. Toutefois, si j'étais responsable des choses et qu'on me disait qu'il est possible que plusieurs petits ports aient besoin de réparations qui coûteraient des millions de dollars, cela me préoccuperait quelque peu. Personne n'a les fonds nécessaires. Nous n'avons pas les moyens de faire effectuer les réparations en question. Je ne crois pas vraiment que le gouvernement provincial nous aidera.

**M. Barrett:** Nous avons rencontré des responsables du ministère des Travaux, des Services et des Transports. Ils sont à ce point convaincus que le programme restera lettre morte qu'ils ne s'y opposent pas. Ils affirment qu'il est à ce point déraisonnable de s'attendre que la province prenne en charge la responsabilité de tous ces ports qu'ils ont refusé de le faire lorsque que Transports Canada en a fait la demande. Ils croient que le programme restera lettre morte. Nous aurions pu adopter la même approche et faire l'autruche. Nous avons toutefois décidé de procéder autrement.

**Le sénateur Forrestall:** Bravo.

**M. Luther:** Le fait que vous nous ayez fait témoigner si longtemps et que vous nous ayez posé toutes ces questions me réjouit au plus haut point. Vous auriez pu dire simplement: «Merci et au revoir».



**The Chairman:** We want to allow as much time as possible for senators to ask questions, and for you to express your views on the bill.

Thank you very much.

Our next witnesses are Mr. Thomas J. Hayes, chairman; and Mr. Wade Elliott, executive director, from the Halifax-Dartmouth Port Development Commission.

**Mr. Thomas J. Hayes, Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission:** We appreciate the opportunity to express our concerns about Bill C-9.

For those of you who are not familiar with the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, we are a provincial/municipal agency with a mandate to promote and develop business at the Port of Halifax. We also advise all levels of government on matters affecting the competitiveness of the port.

We have had a long history in port development projects, including the Autoport, the Halifax International and Fairview Cove container terminals, double-stack rail service, and initiatives to develop Halifax as a gateway for U.S. Midwest business.

In late 1996, the Province of Nova Scotia and the Halifax Regional Municipality reorganized the Commission's board of directors. This was done in order to encourage greater coordination of metro's transportation and trade stakeholders by adding representatives from the Canadian National Railway, the Halifax Port Corporation, the Halifax Longshoremen's Association, the Waterfront Development Corporation, Trade Centre Limited, the Greater Halifax Partnership, the Shearwater Development Corporation, and the Halifax International Airport Authority.

The Port of Halifax is a modern and diverse port, handling a broad mix of cargo via extensive facilities. Container traffic is particularly important, given its significant economic impact. It is responsible for an estimated 2,000 jobs, \$70 million in incomes earned, and \$100 million of expenditures, out of a total port economic impact of 7,000 jobs, \$240 million in incomes, and approximately \$330 million in expenditures.

Container traffic generated by the Port of Halifax is vital to the long-term viability of the rail system east of Montreal. As well, the frequency and diversity of container shipping services, which operate through Halifax primarily in order to serve inland markets, provide Atlantic Canadian producers and exporters with excellent access to overseas markets.

With its relatively modest local market, Halifax's success as a mainline port of call for international shipping lines depends on its ability to competitively access inland North American markets by rail. Traditionally, it has been largely limited to Ontario and

**La présidente:** Nous voulons prévoir tout le temps possible pour que les sénateurs posent des questions et pour que vous exprimiez votre point de vue sur le projet de loi.

Merci beaucoup.

Nos prochains témoins sont M. Thomas J. Hayes, président, et M. Wade Elliott, directeur général, Halifax-Dartmouth Port Development Commission.

**M. Thomas J. Hayes, président, Halifax-Dartmouth Port Development Commission:** Nous apprécions l'occasion qui nous est offerte de souligner nos préoccupations à propos du projet de loi C-9.

Pour ceux qui ne connaissent pas la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, il s'agit d'un organisme provincial-municipal qui a pour mandat de promouvoir et de développer l'activité du port de Halifax. Nous y conseillons le gouvernement sur les questions liées à la compétitivité du port.

Nous participons depuis longtemps à des projets de développement portuaire entre autres l'Autoport, les terminaux internationaux à conteneur de Halifax et Fairview Cove, un service de train à deux niveaux ainsi que plusieurs initiatives visant à transformer Halifax en porte de sortie commerciale vers le Midwest américain.

À la fin de 1996, la province de la Nouvelle-Écosse et la municipalité régionale de Halifax ont réorganisé le conseil d'administration. Cela visait à encourager une meilleure coordination entre les intervenants du secteur du transport et du commerce dans la région métropolitaine, en donnant une place aux représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de la Société du port de Halifax, de la Halifax Longshoremen's Association, de la Waterfront Development Corporation, du Trade Centre Limited, du Greater Halifax Partnership, de la Shearwater Development Corporation et de l'administration de l'aéroport international de Halifax.

Grâce à ces importantes installations, le port de Halifax est un port moderne et polyvalent par lequel transite un large éventail de marchandises. Le trafic conteneur est particulièrement important, compte tenu de son substantiel impact économique. On estime qu'il représente environ 2 000 emplois, des revenus gagnés de 70 millions de dollars et 100 millions de dollars en dépenses, alors que l'impact économique total du port est de 7 000 emplois, 240 millions de dollars de revenus et 330 millions de dollars de dépenses.

Le trafic conteneur qu'attire le port de Halifax est critique pour la viabilité à long terme du réseau ferroviaire à l'est de Montréal. Par ailleurs, la fréquence et la diversité des services de transport de conteneurs qui font escale à Halifax principalement pour desservir le marché intérieur offrent aux producteurs et aux exportateurs de la région de l'Atlantique un excellent accès aux marchés outre-mer.

Compte tenu d'un marché local relativement modeste, la réussite de Halifax en tant que port d'escale de lignes de navigation internationale dépend de sa capacité d'accès ferroviaire aux marchés intérieurs américains. Traditionnellement limité en

Quebec traffic, but, with the opening of Canadian National's St. Clair Tunnel, Halifax now offers fast, competitive service to the U.S. Midwest and beyond.

Meanwhile, developments in international shipping including extensive vessel sharing agreements, consolidation of services and port calls, and the introduction of increasingly larger post-Panamax containerships — we are the only Canadian East Coast port that can accommodate these large vessels — fit in well with our natural advantages. We are ice-free, and we have an 18-metre depth in our harbour, which requires no dredging. The port offers the shortest ocean voyage times from North America to Europe, and to Southeast Asia via the Suez Canal.

We feel confident that, given industry trends, and with the development of an appropriate port policy environment, Halifax can fully achieve its potential to become a major East Coast load centre. Unfortunately, however, should Bill C-9 be enacted in its present form, we seriously doubt that this potential could ever be realized.

**Mr. Wade Elliott, Executive Director, Halifax-Dartmouth Port Development Commission:** The Halifax Dartmouth Port Development Commission has participated in port policy debates for many decades. It pressed continuously for more local autonomy, and, in the early 1980s, was a strong supporter of the federal legislation that led to the demise of the National Harbours Board, and the devolution of some of its functions to local port corporations.

Some of the things in Bill C-9 are positive. For example, the decision to disband the Canada Ports Corporation should bring some reduction in costs, and some streamlining in decision making. Except for one major and negative feature, however, we are not convinced that the new port authorities to be created under the bill will significantly differ in practice, role, or performance from the local port corporations that they will replace. While the minister will not be as free as he has been to make board appointments, the federal government will continue to retain substantial control. Therefore, the bill retreats from the National Marine Policy announced in December 1995.

Most importantly, however, the bill will prevent access to a traditional primary source of funding for major capital projects — the federal government. At the same time, the federal government will extract an annual stipend from the port, in the form of a charge against its gross revenues. This is the primary negative feature of the bill, and the one which is, in our judgment, sufficient to make it a retrograde step in Canadian port development.

The loss of the federal government's participation in future capital investments, coupled with the demand for an annual stipend, will seriously and unfairly disadvantage the competitive position and growth potential of the Port of Halifax. This is the fundamental flaw of Bill C-9. On behalf of the federal

grande partie au trafic ontarien et québécois, cet accès élargi grâce à l'ouverture du tunnel St. Clair du CN donne à Halifax la possibilité d'offrir un service compétitif vers le Midwest américain et au-delà.

Parallèlement, l'évolution du transport maritime, notamment dans le domaine des importants accords de partage de navires, le regroupement de services et de ports d'escale, et l'introduction de porte-conteneurs post-Panamax de plus en plus grands — le nôtre est le seul port de la côte est du Canada capable d'accueillir des navires de cette taille — cadrent parfaitement avec les avantages naturels dont nous bénéficions. Notre port est libre de glaces et a une profondeur de 18 mètres, de sorte que le dragage n'est pas nécessaire. C'est à partir de notre port que se font les voyages océaniques les plus courts entre l'Amérique du nord et l'Europe, aussi bien qu'entre l'Amérique du nord et l'Asie du sud-est par le canal de Suez.

Nous sommes persuadés que, compte tenu de l'évolution de l'industrie et avec la mise en place d'une politique portuaire appropriée, Halifax pourra atteindre son plein potentiel et devenir un centre de distribution majeur de la côte est. Malheureusement, si le projet de loi C-9 est adopté dans sa forme actuelle, nous doubterons sérieusement que ce potentiel puisse jamais être atteint.

**M. Wade Elliott, directeur général, Halifax-Dartmouth Port Development Commission:** La commission participe depuis de nombreuses décennies aux débats qui ont lieu sur la politique portuaire. Elle a toujours préconisé une plus grande autonomie locale; au début des années 1980, elle a défendu vivement la législation fédérale qui a entraîné le démantèlement du Conseil des ports nationaux et la rétrocession de certaines de ses fonctions aux sociétés portuaires locales.

Certains aspects du projet de loi C-9 sont positifs. Ainsi, la décision de dissoudre la Société canadienne des ports devrait aboutir à une réduction des coûts et à une certaine rationalisation de la prise de décisions à l'exception d'un élément majeur — et négatif —, nous ne sommes pas convaincus que les pratiques, le rôle ou les résultats des nouvelles administrations portuaires devant être créées en application du projet de loi différeront énormément de ceux des sociétés portuaires locales qu'elles remplaceront. Même si le ministre ne jouit plus de la même latitude pour nommer les membres du conseil d'administration, le gouvernement fédéral continuera d'exercer un contrôle substantiel. Par conséquent, le projet de loi est en recul par rapport à la politique maritime nationale annoncée en décembre 1995.

Fait encore plus important, le projet de loi empêchera l'accès à une importante source traditionnelle de financement des grands projets d'investissement — le gouvernement fédéral. En même temps, celui-ci soutirera au port une redevance annuelle sous la forme d'un prélèvement pris sur les revenus bruts. C'est l'élément négatif principal du projet de loi, celui qui, selon nous, suffit à en faire une mesure rétrograde en ce qui concerne le développement des ports canadiens.

L'impossibilité pour le gouvernement fédéral de participer à de futurs investissements de capitaux, conjuguée à la redevance annuelle qui sera exigée, est inéquitable et produira un effet défavorable sur la compétitivité et le potentiel de croissance du port de Halifax. C'est le vice majeur du projet de loi C-9. On



government, Nesbitt Burns conducted an analysis of the impact of Bill C-9 on port self-sufficiency. It should be noted that this analysis only considered sustaining existing developments, and did not look at the need for new major capital investment projects at the Port of Halifax.

Most port facilities are capital intensive, and must be built well in advance of user commitments. Users do not come until the facilities are in place, as the actions of shipping lines have repeatedly demonstrated. In the case of Halifax, very little of its traffic is captive, so, even when users do arrive, there is no guarantee that they will stay. They will not stay if they find another port that provides cheaper access to the markets in the North American interior that they seek to serve.

In these circumstances, the funding needed for the construction of major port facilities could only be arranged, in part, by the private sector. No private sector lender or investor can advance the bulk of such funding against user commitments which may or may not materialize when the facilities are completed. Further, even if such user commitments do materialize, they may not continue until the funding has been repaid. Had Bill C-9 been in effect in the late 1960s, Halifax would not have been able to build and equip a single container berth, and the harbour would have been relegated to playing a minor role in the Canadian economy long ago.

Our recommended course of action is not to lament the situation after the bill's enactment. Put bluntly, anticipated future sizeable capital projects such as the new container terminal will simply not be possible should Bill C-9 proceed as it stands. The provisions of Bill C-9 which govern financing are simply insufficient to accommodate a major capital project. Such projects will require a public/private partnership for investment that will be beyond the capability of port stakeholders and the provincial and municipal governments.

Bill C-9 will prevent the federal government from participating. The government will still collect an annual stipend, however, which will further hamper the port's borrowing capability.

We maintain that it is fundamentally unacceptable for the federal government to continue to insist upon extracting revenues from Port of Halifax, while at the same time refusing to be a partner in future investments.

The Port of Halifax finds itself in a unique competitive situation. American ports enjoy far greater flexibility; they are able to raise capital through tax-exempt revenue bonds, pledging of assets, direct taxation and other means. They also receive considerable subsidies from the government, and they do not pay stipends to it.

notera que les analyses effectuées pour le compte du gouvernement fédéral par Nesbitt Burns sur l'autosuffisance financière du port ne portaient que sur le maintien des activités actuelles et ne prenaient pas en considération le besoin d'entreprendre d'importants investissements en biens d'équipement à Halifax.

La plupart des installations portuaires ont une forte intensité de capital et doivent être construites bien avant que l'on connaisse les engagements de leurs utilisateurs. Comme l'ont démontré à de nombreuses reprises les comportements des transporteurs maritimes, les utilisateurs ne se manifestent pas tant que les installations ne sont pas en place. Dans le cas de Halifax, du fait qu'une très petite proportion du trafic est captive, il n'existe pas de garantie que les utilisateurs resteront une fois venus. Ils ne resteront pas s'ils trouvent un autre port qui leur offre un accès moins coûteux aux marchés intérieurs nord-américains qu'ils cherchent à desservir.

Dans ces circonstances, le financement nécessaire à la construction d'installations portuaires majeures ne peut être que partiellement orchestré par le secteur privé. Aucun bailleur de fonds ou investisseur du secteur privé ne peut se permettre d'avancer la majeure partie d'un tel financement en échange d'engagements d'utilisateurs qui se matérialiseront, ou non, une fois les installations terminées. De plus, s'ils se matérialisent effectivement, ils peuvent rester ou ne pas rester jusqu'au moment où les mises de fonds auront été remboursées. Si le projet de loi C-9 avait été en vigueur à la fin des années 60, Halifax n'aurait pu construire et équiper ne serait-ce qu'un terminal pour conteneurs, et le port aurait été depuis longtemps relégué à un rôle mineur dans l'économie canadienne.

La ligne de conduite que nous recommandons n'est pas de déplorer la situation après l'adoption du projet de loi C-9. Pour parler franchement, les futurs gros investissements en biens et équipement qui seront nécessaires, par exemple un nouveau terminal pour conteneurs, ne seront tout simplement pas possibles si le projet de loi C-9 est adopté tel quel. Les dispositions à caractère financier du projet de loi C-9 sont essentiellement inadéquates aux investissements d'équipement majeurs. Ces grands projets d'équipement nécessiteront en matière d'investissement un partenariat entre les secteurs public et privé. Or, celui-ci dépassera la capacité des parties prenantes locales et des gouvernements provincial et municipal.

Le projet de loi C-9 empêchera le gouvernement fédéral de participer. Celui-ci prélèvera parallèlement une redevance annuelle, freinant d'autant la capacité d'emprunt du port.

Nous soutenons qu'il est foncièrement inacceptable que le gouvernement fédéral continue d'insister pour soutirer des recettes du port de Halifax, alors qu'il refuse de devenir son partenaire pour les investissements futurs.

Le port de Halifax se trouve dans une situation concurrentielle unique. Les ports américains bénéficient d'une marge de manoeuvre beaucoup plus grande: ils peuvent emprunter des capitaux grâce aux obligations indexées sur les résultats, à la possibilité de nantissement des effectifs, à l'imposition directe et à d'autres mécanismes. Ils bénéficient aussi de subventions considérables des gouvernements, sans acquitter de redevances.

Bill C-9 will only serve to aggravate the situation, tilting the playing field even further to our disadvantage. To the north, the Port of Montreal continues to enjoy massive support from the Canadian taxpayer, through the free provision of ice-breaking services. In the meantime, Halifax and its rail partner, Canadian National, receive no support in their efforts to compete with their subsidized competitors for markets in central Canada and the U.S. Midwest.

Another example of this discrepancy of treatment is illustrated by the provisions that would continue to offer the St. Lawrence Seaway access to the Consolidated Revenue Fund. At the same time, such access is denied to the Port of Halifax. In many cases, the seaway competes directly with Halifax for such traffic as heavy lift cargos, steel, and other breakbulk and bulk commodities.

Bill C-9 goes to great lengths to justify this double standard. Under clause 78 it states that one of its objectives is to:

(d) protect the long-term operation and viability of the Seaway as an integral part of Canada's national transportation infrastructure.

The Port of Halifax/CN gateway is at least as critical a component of Canada's national transportation infrastructure. Given industry trends and changing trade patterns, we would argue that it has considerably greater potential to expand its role in international trade for the benefit of all Canadians. The Port of Halifax deserves to be treated as other Canadian ports and routings are treated, and the federal government must recognize that it has an obligation to be consistent in its support of Canadian port activity.

**Mr. Hayes:** In conclusion, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission strongly believes that the Port of Halifax has the potential to significantly expand its role as a major gateway to North America. This would increase employment, strengthen the long-term viability of the eastern Canadian rail system, and improve access to overseas markets for Canadian producers and manufacturers. Bill C-9 throws this scenario into serious doubt, however, because of the severe restrictions that it will impose on the port's ability to finance future major capital projects. The architects of Bill C-9 unfortunately chose to ignore the competitive reality faced by the Port of Halifax especially vis-à-vis U.S. ports, which have far superior financing capabilities.

Within the Canadian context, the Port of Halifax continues to be competitively disadvantaged, much as the Halifax International Airport has been, as a result of an inconsistent federal government policy. Bill C-9 would further aggravate this situation, and effectively handcuff the port's future development.

Le projet de loi C-9 ne servira qu'à aggraver la situation et à infléchir les règles du jeu encore plus à notre désavantage. Au nord, le port de Montréal continue de bénéficier d'un soutien massif des contribuables canadiens grâce à la prestation gratuite des services de brise-glace. Dans l'intervalle, Halifax et son partenaire ferroviaire, le CN, ne bénéficient d'aucune aide malgré les efforts qu'ils déploient pour affronter leurs concurrents subventionnés, sur le marché du centre du Canada et du Midwest américain.

Un autre exemple de ce traitement inégal est fourni par les dispositions du projet de loi C-9 qui continuent d'accorder à la Voie maritime du Saint-Laurent l'accès au Trésor canadien. Or, le port de Halifax n'y aurait pas accès. Bien souvent, la Voie maritime concurrence directement Halifax, par exemple dans le domaine du transport des marchandises lourdes, de l'acier et d'autres marchandises non regroupées ou en vrac.

Dans le projet de loi C-9, le législateur s'efforce à justifier un traitement à deux vitesses, au paragraphe d) de l'article 78, qui exprime l'objectif suivant:

d) protéger le fonctionnement à long terme et la viabilité de la Voie maritime à titre d'élément constitutif de l'infrastructure nationale des transports au Canada.

Le port de Halifax/ville porte du CN représente une composante au moins aussi importante que l'infrastructure nationale des transports au Canada. Étant donné l'évolution de l'industrie et les changements qui interviennent dans les courants d'échanges commerciaux, nous prétendons qu'il offre un potentiel considérablement supérieur du point de vue de l'expansion de son rôle dans le commerce international, à l'avantage de tous les Canadiens. Le port de Halifax mérite d'être traité comme les autres ports et voies d'acheminement, et le gouvernement fédéral doit reconnaître qu'il a l'obligation de se montrer conséquent en matière de soutien de l'activité portuaire canadienne.

**M. Hayes:** Pour conclure: la Halifax-Dartmouth Port Development Commission est tout à fait convaincue que le port de Halifax a le potentiel voulu pour développer substantiellement son rôle de point de passage vers l'Amérique du Nord. Cela se soldera par un accroissement de l'emploi, le renforcement et la viabilité à long terme du réseau ferroviaire de l'Est du Canada et un meilleur accès aux marchés outremer pour les producteurs et les manufacturiers canadiens. Toutefois, le projet de loi C-9 fait peser de sérieux doutes sur ce scénario parce qu'il restreint de façon considérable la capacité du port de financer des projets d'équipement majeurs. Malheureusement, les architectes du projet de loi C-9 ont choisi d'ignorer la réalité à laquelle est confronté le port de Halifax en matière de concurrence, particulièrement vis-à-vis des ports américains, qui bénéficient de capacités de financement bien supérieures.

Dans le contexte canadien, le port de Halifax continue d'être désavantagé au plan de la compétitivité, tout comme l'a été l'aéroport international de Halifax à cause de la politique incohérente du gouvernement fédéral. Le projet de loi C-9 aggraverait encore cette situation et bloquerait en réalité l'expansion future du port.



We feel that the government's push for speedy passage of this bill is a serious mistake. The mandatory review of this legislation in four years might inspire changes, but that would be akin to closing the barn door after the horse has bolted. The commission prevails upon you not to allow this to happen.

**Senator Forrestall:** Do you have any numbers? Could you tell us how much money moves by way of grants in lieu of taxes? Do you have a ballpark figure?

**Mr. Elliott:** I do not have the exact figure. In Halifax, the relationship with the municipality has always been very strong. In fact, the Halifax Regional Municipality and its predecessors, the City of Halifax, have, on occasion, assisted the container terminals through tax assessment reductions in difficult years.

**Senator Forrestall:** I am looking for a comparison of what you might have to pay to the federal authority, as opposed to what you now receive in terms of grants in lieu of taxes. I also want to know how much you might have to pay in taxes. I want to get a clear idea of how expensive this will be. I understand and appreciate the debate about taxation on the basis of gross, as opposed to net. If we had a figure, it might give us some idea as to what the Port of Halifax stands to gain and lose.

Do you have any numbers?

**Mr. Hayes:** You referred to the proposal to exact a stipend based on gross revenues of the port. I am not sure if anyone knows the percentage at which that stipend will be fixed. In the corporate world, however, one would never extract on the basis of gross income, rather than net income. That is a negative feature, and we have not really focused on it.

**Senator Forrestall:** You do not have a figure. You cannot say, for example, that you would gain \$200,000 with the present way, whereas you would lose \$200,000 the other way?

**Mr. Hayes:** I do not think that the relationship regarding grants in lieu of taxes will change with Bill C-9.

**Mr. Elliott:** In terms of grants in lieu of taxes, the relationship with the municipalities should not change. The Halifax Port Corporation currently describes itself as a small business, because its revenues about \$15 million per year, and its net earnings are around \$3 million per year. When we look to have significant investment in the future, our primary concern is that the amount that we are able to borrow based upon our cash flow will not be sufficient to warrant those large investments.

**Senator Forrestall:** I assume that it is difficult to put federal land up as collateral for major borrowings?

**Mr. Hayes:** Doing so is precluded by the proposed legislation. The federal government will continue to own the assets, control the operation, and extract a stipend based on gross revenues, but,

Nous considérons que l'offensive du gouvernement en faveur d'une adoption rapide de ce projet de loi est une grave erreur. Quels que soient les changements qui pourraient découler de l'examen obligatoire de cette mesure législative dans quatre ans, cela reviendra à fermer la porte de la grange alors que les chevaux ont décampé depuis longtemps. La commission vous prie instamment de ne pas permettre que cela arrive.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous des statistiques là-dessus? Pourriez-vous nous donner une idée des chiffres en fait de subventions tenant lieu d'impôts? Une idée approximative?

**M. Elliott:** Je ne connais pas les chiffres exacts. À Halifax, les rapports avec la municipalité ont toujours été très bons. De fait, la Municipalité régionale de Halifax et son précurseur, la Ville de Halifax, sont parfois venus en aide aux terminaux pour conteneurs par le truchement de réduction des cotisations d'impôts durant les années difficiles.

**Le sénateur Forrestall:** J'essaie de comparer ce que vous pourriez être tenu de verser au fédéral et ce que vous recevez en ce moment en fait de subventions tenant lieu d'impôts. J'aimerais aussi connaître la somme des impôts que vous pourriez avoir à verser. Je veux avoir une bonne idée du coût de tout cela. Je comprends et j'apprécie le débat qui a lieu à propos de l'impôt sur les recettes brutes, plutôt que les recettes nettes. Si nous avions des chiffres, nous aurions peut-être une idée de ce que le port de Halifax a à gagner et à perdre.

Avez-vous des chiffres?

**M. Hayes:** Vous parlez de la proposition qui est faite d'exiger une redevance en fonction des recettes brutes du port. Je ne sais pas si quiconque saurait à quel pourcentage la redevance s'établirait. Dans le secteur privé, tout de même, on ne prendrait jamais pour référence les recettes brutes, plutôt que les recettes nettes. C'est un aspect négatif sur lequel nous ne nous sommes pas vraiment penchés.

**Le sénateur Forrestall:** Vous n'avez pas de chiffres. Vous ne pouvez dire, par exemple, que cela vous donnerait 200 000 \$ de la façon actuelle, mais que vous perdriez 200 000 \$ de l'autre façon?

**M. Hayes:** Je ne crois pas que le projet de loi C-9 modifie la relation pour ce qui touche les subventions tenant lieu d'impôts.

**M. Elliott:** Pour ce qui est des subventions tenant lieu d'impôts, le rapport avec les municipalités devrait demeurer le même. La Société du port de Halifax se qualifie elle-même de petite entreprise, de par les recettes d'environ 15 millions de dollars par année qu'elle touche et les gains nets d'autour de 3 millions de dollars par année qu'elle présente. Si nous voulons obtenir à l'avenir des investissements notables, notre principale préoccupation est la suivante: la somme que nous pourrions emprunter suivant notre trésorerie suffira-t-elle à justifier les gros investissements en question?

**Le sénateur Forrestall:** Je présume qu'il est difficile de mettre des terrains fédéraux en garantie contre les gros emprunts?

**M. Hayes:** Le projet de loi exclut cette éventualité. Le gouvernement fédéral demeurera propriétaire des biens, contrôlera l'entreprise et touchera une redevance sur les recettes brutes, mais,

in terms of future capital projects, it does not want to come to the table.

**Senator Forrestall:** If you want to dance, you must pay the piper. If you want to expand the terminal, they will dictate where it goes.

**Mr. Hayes:** Based on the current revenue stream that the Halifax Port Corporation generates annually, it will not be able to generate the kind of private investment that will be required to put those facilities in place. Without that kind of investment, the port will slowly be relegated to a secondary status.

**Senator Forrestall:** Have you sat down with the principal users of the facilities to determine whether they could afford to put the facilities in place?

**Mr. Elliott:** There are discussions about investment under way all the time between the container terminal operators, for example, and the Halifax Port Corporation. If you look at the magnitude of the investment that we would be looking at a few years down the road, a new container terminal would be around \$200 million. Considering what we can bring to the table, the federal government's absence from those discussions will likely mean that the terminal will not be built.

**The Chairman:** Some ports have paid dividends to the federal government in the past. Has Halifax ever paid any?

**Mr. Elliott:** Halifax has paid dividends, and Halifax has also contributed to special cash payments. Cash payments of about \$5 million were paid, and there have been dividends, such as Canada Ports Corporation charges, on top of that.

**The Chairman:** Have you done any detailed studies on the amount of investment that would be required in the near future to ensure that the harbour stays competitive?

**Mr. Elliott:** Yes. We have been heavily involved in that over the past few years. Along with other economic development agencies and CN, we have looked at Halifax's competitive situation, and what will be required down the road.

One of the big issues is the increasing size of ships, which works to Halifax's advantage because we have very deep water. These ships require large cranes with a longer outreach to be able to reach across a wider vessel, however. Those cranes cost money, and negotiations are under way to hopefully make that happen.

If we continue to grow, we will be needing larger container capacity in the future. An investment such as the one required for a container terminal will not be possible if the bill goes through.

**Mr. Hayes:** The amount of money is dependent on to whom you speak. Whether it is for the upgrading of existing facilities, or for the addition of a third complete turnkey operation, we have heard numbers which range from \$100 million to \$600 million. It is very significant.

pour ce qui est des futurs projets d'investissement, il n'est pas intéressé.

**Le sénateur Forrestall:** Il faut être prêt à payer le prix. Si vous voulez donner de l'expansion au terminal, c'est sa volonté qui prévaudra.

**M. Hayes:** Étant donné les recettes qu'elle génère actuellement, la Société du port de Halifax ne pourra susciter le genre d'investissement privé qu'il faut pour mettre en place les installations en question. Sans ce genre d'investissement, le port sera tranquillement relégué au second plan.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes-vous assis avec les principaux utilisateurs des installations pour déterminer s'ils ont les moyens de mettre les installations en place?

**M. Elliott:** Il y a toujours des discussions à propos d'investissements qui ont lieu entre les exploitants de terminaux pour conteneurs, par exemple, et la Société du port de Halifax. Si vous considérez l'ampleur des investissements que nous envisageons d'ici quelques années, un nouveau terminal pour conteneurs coûterait autour de 200 millions de dollars. Compte tenu de ce que nous pouvons offrir, l'absence du gouvernement fédéral à ces discussions voudra vraisemblablement dire que le terminal ne sera pas construit.

**La présidente:** Certains ports ont versé des dividendes au gouvernement fédéral par le passé. Est-ce le cas du port de Halifax?

**M. Elliott:** Oui, il a versé des dividendes aussi bien que contribué à des paiements spéciaux en espèces. Il a versé en espèces environ 5 millions de dollars, et il y a eu des dividendes, par exemple les frais de la Société canadienne des ports.

**La présidente:** Avez-vous effectué des études détaillées sur la somme des investissements requis dans un proche avenir pour que le port demeure concurrentiel?

**M. Elliott:** Oui. Nous mettons beaucoup l'accent là-dessus depuis quelques années. De concert avec d'autres organismes de développement économique et le CN, nous étudions la situation concurrentielle de Halifax et essayons de déterminer ce qui se révélera nécessaire à l'avenir.

Une des grandes questions concerne la taille croissante des navires, phénomène qui est à l'avantage du port de Halifax, où les eaux sont très profondes. Pour accommoder ces navires, il faut toutefois de grandes grues dont la longue portée permet d'atteindre le côté éloigné. Or, les grues en question, il faut les payer, et nous négocions actuellement dans l'espoir que cela se concrétise.

Si nous continuons à croître, nous aurons besoin d'une plus grande capacité en ce qui concerne les conteneurs. Un investissement qui se révélera nécessaire comme dans le cas du terminal pour conteneurs ne sera plus possible si le projet de loi est adopté.

**M. Hayes:** La somme d'argent nécessaire varie selon la personne à qui on s'adresse. Qu'il s'agisse de moderniser les installations existantes ou d'ajouter un troisième ensemble «clés en main», les chiffres donnés varient entre 100 et 600 millions de dollars. C'est une somme d'argent très importante.



**The Chairman:** Are those figures based on specific studies?

**Mr. Hayes:** There have been a number of studies. There is some justification for the numbers, depending on how large-scale the investment is.

We must continue to grow. I do not think that Halifax has a choice. We must upgrade to make ourselves available to these new, larger vessels, or we will be out of the business as we know it today. We do not have a choice.

**Senator Bryden:** The provisions in the bill which concern the St. Lawrence Seaway allow the federal government to make grants, provide guarantees, and make a call on the Consolidated Revenue Fund in the proper circumstances. Is this what you want for ports such as yours?

If you are to build a \$150 million terminal, I can understand that no banker will lend that money if you cannot pledge the asset, or have a guarantor who owns the asset. Are you looking for the federal government to guarantee that expenditure? Would that make it possible for you to support Bill C-9?

**Mr. Hayes:** We would like the federal government to at least have the option of being a partner in future capital projects. We are not suggesting that it has to be a partner. It would have to be an appropriate investment. It should at least have the ability to consider it, however. Under the proposed legislation, it does not have that ability.

**Senator Bryden:** It is prohibited from doing it.

**Mr. Hayes:** Absolutely.

**Senator Bryden:** What is the Halifax Port Corporation, and who is Mr. Bellefontaine?

**Mr. Hayes:** He is the President of the Halifax Port Corporation, which is the federal port corporation that currently owns and operates the port.

The Halifax Port Corporation is a provincial/municipal agency, created in 1984. Halifax has a long history of port commissions, but the current commission was enacted under legislation by the Province of Nova Scotia, and we are jointly funded by the province and the municipality.

**Senator Bryden:** What is the relationship between your organization and the Halifax Port Corporation?

**Mr. Hayes:** Traditionally, HPC has been the operator of the port. The port commission, in conjunction with the local port corporation, has promoted the development of the port, and looked for new lines to come to the port. Sometimes we disagree on issues of policy. The HPC is an agency of the federal government, and we are an agency of the province and of the municipality. The chairman of the Halifax Port Corporation currently sits on our board, however, so there is an interchange of views. We work together in marketing the port.

**La présidente:** Les chiffres que vous donnez proviennent-ils d'études précises?

**M. Hayes:** Plusieurs études ont été effectuées. Certaines données viennent confirmer les chiffres, en fonction de l'envergure de l'investissement envisagé.

Il nous faut continuer à croître. Je ne crois pas que Halifax ait le choix. Il nous faut nous moderniser pour accommoder les nouveaux navires de grande taille, sinon nous pouvons oublier l'activité qui fait notre pain. Nous n'avons pas le choix.

**Le sénateur Bryden:** Les dispositions du projet de loi concernant la Voie maritime du Saint-Laurent permettent au gouvernement fédéral d'accorder des subventions, de fournir des garanties et de tirer des fonds sur le Trésor dans certaines circonstances. Est-ce cela que vous voulez pour un port comme le vôtre?

Dans les cas où il faut construire un terminal de 150 millions de dollars, je peux comprendre qu'aucun banquier ne prêtera la somme si le bien n'est pas nanti ou que personne n'est là pour le garantir. Voulez-vous que le gouvernement fédéral garantisse cette dépense? Si c'était le cas, est-ce que vous appuieriez le projet de loi C-9?

**M. Hayes:** Nous souhaitons que le gouvernement fédéral ait au moins le choix de devenir partenaire dans un futur projet d'investissement. Nous ne laissons pas entendre qu'il doit forcément l'être. Il faudrait qu'il s'agisse d'un investissement approprié. Par contre, il devrait tout au moins pouvoir l'envisager. Compte tenu du projet de loi que nous étudions ici, il ne saurait le faire.

**Le sénateur Bryden:** Il est interdit pour lui de le faire.

**M. Hayes:** Tout à fait.

**Le sénateur Bryden:** Qu'est-ce que la Société du port de Halifax et qui est M. Bellefontaine?

**M. Hayes:** C'est le président de la Société du port de Halifax, la société portuaire fédérale qui possède et exploite le port à l'heure actuelle.

La Société du port de Halifax est un organisme provincial-municipal dont la création remonte à 1984. Halifax a déjà vu sa part de commissions portuaires; la commission actuelle a été créée par l'adoption d'une loi de la province de la Nouvelle-Écosse. Notre financement provient de la province aussi bien que de la municipalité.

**Le sénateur Bryden:** Quelle relation existe-t-il entre votre organisation et la Société du port de Halifax?

De tradition, c'est la Société du port de Halifax qui exploite le port. La commission portuaire, de concert avec la société portuaire locale, encourage la mise en valeur du port et sonde les transporteurs maritimes susceptibles de venir y augmenter le trafic. Parfois, nous ne nous entendons pas sur des questions relevant de la politique maritime. La Société du port de Halifax est un organisme du gouvernement fédéral, alors que nos maîtres politiques sont la province et la municipalité. Tout de même, le président de la Société du port de Halifax siège à notre conseil

**Mr. Elliott:** You received a submission from the Halifax Port Corporation, and many of the same concerns were raised in it.

**Senator Bryden:** Last week we heard that one group is sometimes not on speaking terms with the other.

I think that your main point was also raised in the HPC's brief. According to it, the problem is that the bill prohibits the pledging of federal property for mortgages, loans, et cetera. That is just another way of saying what you just said.

**Mr. Hayes:** Absolutely.

**Senator Roberge:** I am trying to understand why some of the other big ports do not have a negative reaction to Bill C-9. In the case of Montreal, you mentioned free ice breaking facilities. Are there other reasons?

**Mr. Elliott:** The financial situation in Halifax is one of the biggest reasons. The primary means by which these new port authorities are supposed to finance new investments is cash flow. In the best case scenario, the Port of Halifax would probably generate \$30 million to \$40 million. We are talking about expenditures of \$75 million to \$200 million.

Vancouver and Montreal may very well have sufficient revenues to cover expenditures, because their scale of operation is different.

**Mr. Hayes:** The Port of Vancouver, the Port of Montreal, and the Port of New York all have significant local traffic, which requires ships to call at those ports. Of the traffic that comes through Halifax, 80 per cent may be shipped beyond our locale. We are what is called a discretionary port. For that reason, it is much more difficult to ensure that ships will be calling well into the future, and that we will guaranteed revenue streams. This is not the case for Vancouver or Montreal.

**Senator Roberge:** Your report says that you have income of \$200 million, and expenditures of \$330 million.

**Mr. Elliott:** Those are the total port economic impacts.

**Senator Adams:** You mentioned containers a few times. How do the containers get to their destinations from your port facilities? Do they move by highway?

**Mr. Elliott:** To serve the large markets in Montreal, Toronto, and Chicago, roughly two-thirds of the business moves directly to rail primarily. We have been moving into the Midwest more and more in recent years. About 15 per cent of the business moves around the region by truck. The balance would move on the water; between Halifax and Corner Brook, or St. John's, or New England. There is a lot of rail traffic beyond the local Atlantic Canada market.

d'administration, de sorte qu'il y a échange de vues. Nous travaillons de concert à faire valoir les avantages du port.

**M. Elliott:** Vous avez reçu un mémoire de la Société du port de Halifax, où un grand nombre des préoccupations que nous soulevons nous-mêmes sont évoquées.

**Le sénateur Bryden:** La semaine dernière, nous avons entendu dire qu'il y a parfois des froids entre les deux groupes.

Je crois que votre préoccupation principale a également été soulevée dans le mémoire de la Société. Selon elle, la difficulté, c'est que le projet de loi interdit le nantissement des biens fédéraux dans le contexte d'hypothèques, de prêts et ainsi de suite. C'est simplement une autre façon de dire ce que vous venez de dire.

**M. Hayes:** Tout à fait.

**Le sénateur Roberge:** J'aimerais savoir pourquoi certains des autres grands ports n'ont pas de réaction favorable au projet de loi C-9. Dans le cas de Montréal, vous avez parlé des services de brise-glace gratuits. Y a-t-il d'autres raisons?

**M. Elliott:** La situation financière à Halifax est l'une des plus importantes raisons. La trésorerie est l'une des façons principales dont les nouvelles administrations portuaires sont censées financer les nouveaux investissements. Dans le meilleur des scénarios, le port de Halifax générerait probablement de 30 à 40 millions de dollars. Or, nous parlons ici de dépenses se chiffrant entre 75 et 200 millions de dollars.

À Montréal et à Vancouver, les recettes suffisent peut-être très bien à couvrir les dépenses, mais c'est parce que l'envergure des opérations n'est pas la même.

**M. Hayes:** Le port de Vancouver, le port de Montréal et le port de New York attirent tous un trafic local considérable de sorte que les navires y font escale. Environ 80 p. 100 des navires qui passent par Halifax ne sont pas obligés de s'y arrêter. Notre port est un port discrétionnaire en quelque sorte. Pour cette raison, il est beaucoup plus difficile de s'assurer que les navires y feront escale à l'avenir et que les recettes soit garanties. Ce n'est pas le cas de Vancouver ni de Montréal.

**Le sénateur Roberge:** Selon votre rapport, vos revenus s'élèvent à 200 millions de dollars, et vos dépenses, à 330 millions de dollars.

**M. Elliott:** Nous parlons là des effets économiques du port dans leur ensemble.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé des conteneurs à quelques reprises. Comment les conteneurs sont-ils expédiés à destination depuis vos installations portuaires? Cela se fait-il par la route?

**M. Elliott:** Pour desservir les grands marchés à Montréal, à Toronto et à Chicago, les deux tiers environ du trafic sont acheminés directement par train. Nous mettons de plus en plus l'accent sur le Midwest depuis quelques années. Environ 15 p. 100 de nos activités concernent les déplacements par camion dans la région. Le reste est transporté sur l'eau, entre Halifax et Corner Brook, ou St. John's, ou la Nouvelle Angleterre. Il y a un important trafic ferroviaire au-delà du marché local de la région de l'Atlantique.



**Senator Adams:** Are you handling grain in the Port of Halifax?

**Mr. Elliott:** We handle a little bit of grain. Most of what we handle is for the livestock industry in Atlantic Canada. We do not handle much in the way of exports any more, although we do handle that from time to time.

**Senator Adams:** You say that you have port facilities for the containers, and you are busier every year. If the bank does not lend \$200 million to upgrade the dock, will you be able to continue? Further, do you need a deeper channel, or is the water deep enough?

**Mr. Elliott:** Fortunately, Halifax is blessed with great geography. We do not have any ice or tidal concerns. A glacier created a strategically positioned, beautiful natural harbour, which takes advantage of the trends in the industry. Ships are getting larger and calling at fewer ports. Halifax certainly does fit into those plans well, and there are no costs for dredging.

The costs are all associated with building the terminal.

**Senator Adams:** Shipping does not slow down all year?

**Mr. Elliott:** No.

**Senator Forrestall:** You have given us a large range for the cost of adding expanded facilities — \$150 million to \$700 million. Are the powers that be considering coming over to Navy Island Cove? If not, why not?

**Mr. Elliott:** A number of sites have been discussed in terms of future container terminal development. The one that comes up most often is further north along the Rockingham shore.

**Senator Forrestall:** How deep is the water there? You know precisely how deep it is, as do I, and you know the cost of recovering that land. This is what drives pricing from \$100 million to \$200 million.

**Mr. Elliott:** Shearwater has been discussed, as have a variety of other locations.

**Senator Forrestall:** The best place in the harbour is the area between the Bedford Institute and the gypsum plant. If that were levelled and pushed out, you would be out to very deep water. That is the largest single block of land, short of filling in Navy Island Cove.

The figures are mind boggling. How much will it cost to install the bigger cranes on the terminals?

**Mr. Elliott:** That sort of development can be done in a variety of ways. It will probably cost in the order of \$30 million per terminal.

**Senator Forrestall:** Can modifications be made to the existing equipment?

**Mr. Elliott:** Not if the terminals are to be efficient.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que vous touchez à du grain au port de Halifax?

**M. Elliott:** Nous touchons un peu au grain. Pour la majeure partie, il est destiné à l'industrie du bétail dans la région de l'Atlantique. Nous n'exportons plus beaucoup, même si cela nous arrive encore de le faire de temps à autre.

**Le sénateur Adams:** Vous dites avoir des installations portuaires pour les conteneurs et que cela vous occupe toujours plus d'année en année. Si la banque ne prête pas les 200 millions de dollars nécessaires pour moderniser le dock, allez-vous être en mesure de continuer? Et encore, avez-vous besoin d'un canal plus profond, ou l'eau est-elle suffisamment profonde?

**M. Elliott:** Heureusement, Halifax a une situation géographique des plus heureuse. Nous n'avons pas à nous soucier de glace ou de marée. Par l'effet d'un glacier, nous avons un havre naturel d'une grande beauté dont la situation nous permet d'exploiter les tendances de l'industrie. Les navires sont de plus en plus gros, et les ports capables de les accueillir, de moins en moins nombreux. Halifax cadre certainement bien dans ces projets, et le dragage n'y coûte rien.

Tous les coûts vont à la construction du terminal.

**Le sénateur Adams:** Le transport maritime n'y connaît pas de ralentissement durant l'année?

**M. Elliott:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Vous nous avez donné des chiffres très approximatifs en ce qui concerne le coût d'agrandissement des installations — de 150 à 700 millions de dollars. Les décideurs envisagent-il de venir à Navy Island Cove? Sinon, pourquoi pas?

**M. Elliott:** Les discussions sur le développement du terminal pour conteneurs ont permis de retenir plusieurs sites. Celui qui refait le plus souvent surface se trouve un peu plus au nord, le long de la côte de Rockingham.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle profondeur a l'eau là-bas? Tout comme moi, vous en connaissez exactement la profondeur tout comme vous connaissez le coût qu'il faut engager pour récupérer ce bout de terre. C'est ce qui fait passer le prix de 100 à 200 millions de dollars.

**M. Elliott:** On a envisagé Shearwater, comme divers autres endroits.

**Le sénateur Forrestall:** Le meilleur emplacement dans le port est le site entre l'Institut de Bedford et l'usine de gypse. Si on nivelait le terrain et qu'on le repoussait vers le large, on se retrouverait dans une zone où l'eau est très profonde. C'est le plus gros lot de terrains, à moins qu'on ne remplisse l'anse de Navy Island.

Les chiffres sont époustoufflants. Combien cela coûtera-t-il d'installer de plus grandes grues dans les terminaux?

**M. Elliott:** Il y a diverses façons d'y parvenir. Il en coûtera probablement quelque 30 millions de dollars par terminal.

**Le sénateur Forrestall:** Peut-on apporter des modifications à l'équipement déjà en place?

**M. Elliott:** Si l'on veut que les terminaux soient efficaces, non.

**Senator Forrestall:** You will have to buy new stuff. Good luck.

**Mr. Elliott:** You commented on looking at alternative sites. Halifax enjoyed a good year last year. Our container traffic grew by 20 per cent. Midwest traffic grew by 40 per cent. There is an opportunity here, but, because of the nature of our business, we do not have a lot of captive traffic. We think that we can become a major gateway for North America. We are hoping that we will be in a position to consider those types of sites for future port development and new terminals.

**Senator Forrestall:** We made two mistakes in the past. Why make a third? Let us put in 20 or 30, as we need them.

**Mr. Elliott:** If Bill C-9 is passed, we will not have that option.

**Senator Forrestall:** That is what I am afraid of. Where will we ever get the capital?

**Mr. Elliott:** Absolutely.

**The Chairman:** Thank you for your presentation.

Our next witness is Captain Claude L. Ball, Executive Director, Halifax Shipping Association.

**Captain Claude L. Ball, Executive Director, Halifax Shipping Association:** The Halifax Shipping Association, commonly referred to as the HSA, is an organization which represents ocean carriers, stevedoring companies, agents, freight forwarders, service providers, and others involved in the shipping trade of the Port of Halifax. This long-standing organization was formed to keep its membership abreast of current issues at the port, and to represent them with regard to the impact of policy on their operations.

The initiative to redefine Canada's ports comes at a very significant time in the development of global trade and the transportation logistics associated with the world marketplace. In this context, we see the Port of Halifax at a potential cross roads; a time of significant opportunity for growth and development, with much to be gained or lost.

Changes in ocean technology, such as the inception of the post-Panamax vessels, growing ocean carrier consolidations, vessel sharing and a push for consolidation of traffic into hub ports, combined with the capital savings associated with reduced inventories and faster delivery times, play directly into Halifax's strengths. The port has deep water, is located virtually on the "Great Circle Route," has excellent vessel-rail interface, and can service the entire North American marketplace. Halifax can be the shortest "time" gateway between both European and Suez markets, and the Canadian and U.S. Midwest markets.

This potential cannot be achieved by maintaining the status quo, however. A dynamic program of infrastructure development and marketing must be defined and implemented if this potential

**Le sénateur Forrestall:** Vous devrez acheter du nouveau matériel. Bonne chance.

**M. Elliott:** Vous avez mentionné la possibilité d'envisager d'autres sites. L'an dernier a été fructueux pour Halifax. Notre trafic de conteneurs a augmenté de 20 p. 100. Le trafic du Midwest a augmenté de 40 p. 100. Il existe un potentiel, car dans notre domaine, il y a peu de trafic captif. Nous croyons que nous pouvons devenir une plaque tournante pour l'Amérique du Nord. Nous espérons pouvoir être en position d'envisager ces types de sites pour le développement futur du port et l'établissement de nouveaux terminaux.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons commis deux erreurs dans le passé. Pourquoi en faire une troisième? Mettons-en 20 ou 30, à mesure que les besoins se font sentir.

**M. Elliott:** Si le projet de loi C-9 est adopté, nous n'aurons pas cette possibilité.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce que je crains. Où trouverait-on le capital?

**M. Elliott:** Exactement.

**La présidente:** Je vous remercie pour votre exposé.

Notre prochain témoin est le capitaine Claude L. Ball, directeur administratif, Halifax Shipping Association.

**Le capitaine Claude L. Ball, directeur administratif, Halifax Shipping Association:** La Halifax Shipping Association, aussi connue sous le nom de HSA, est une organisation qui représente les transporteurs maritimes, les entreprises de débardage, les agents, les transitaires, les fournisseurs de services et autres intervenants du commerce maritime dans le port de Halifax. Cette association, qui existe depuis longtemps, a été établie pour informer ses membres sur les questions d'actualité au port et pour représenter ses membres relativement aux répercussions des politiques sur les activités.

L'initiative de redéfinition des ports canadiens arrive à point nommé pour le développement du commerce mondial et de la logistique des transports sur les marchés mondiaux. Dans ce contexte, nous croyons que le port de Halifax pourrait devenir un carrefour important, avec tout ce que cela comporte comme potentiel de croissance et de développement: il y aura là beaucoup à gagner ou à perdre.

L'évolution de la technologie maritime comme l'avènement des navires post-Panamax, le regroupement de plus en plus important de transporteurs maritimes, le partage de navires et la consolidation du trafic maritime dans les ports clés, en plus des économies de capitaux liées à la réduction des stocks et à des délais de livraison plus courts sont autant d'atouts dans le jeu du port de Halifax. Il s'agit d'un port en eaux profondes, littéralement situé sur la route orthodromique, offrant une excellente interface bateau-rail et pouvant desservir toute l'Amérique du Nord. Tout cela fait du port de Halifax le chemin le plus court en temps entre, d'une part, les marchés d'Europe et de Suez et, d'autre part, les marchés canadiens et du Midwest américain.

Toutefois, rien de tout cela ne pourrait se réaliser si le statu quo est maintenu. Il faut mettre au point et mettre en oeuvre un programme dynamique de développement des infrastructures et de



is to be brought to fruition. We believe that this opportunity for significant growth requires immediate and decisive action. The downside could ultimately result in the port being relegated to feeder port status, serving the maritime marketplace only. In this regard, we have serious concerns as to the major problems Bill C-9 will create in terms of financing major capital projects.

Others could better judge the impact that becoming a feeder port would have on Halifax, Nova Scotia, and even on the Canadian economies. However, the number of jobs lost in our industry at Halifax alone would be in the thousands. With this in mind, we have taken the opportunity of the introduction of the Canada Marine Act to examine the port, and try to define our vision of what the new port authority should look like. We have then examined the bill, to see what in it lends itself to this vision, and what detracts from it.

Our vision for the new Halifax port authority is as a low-cost, customer focused, efficient and financially self-sustaining organization. It would be driven by the private sector to develop the vision and direction for the port. Its goal would not only be to maintain the port's competitive standing as a commercially viable East Coast gateway, but also to reach to the potential of tomorrow.

We recommend that this vision be included in the letters patent as the defining factor for the new Halifax port authority. We believe that, if the port is to achieve its potential, the direction and strategy must be driven by the needs and opportunities of the private sector.

The HSA recognizes that the new bill, in eliminating the Canada Ports Corporation and improving local autonomy, offers some improvement over the status quo. However, these improvements would seem to be overshadowed by the serious problems created on the financing side.

The bill does not ensure that the present and future federal governments would allow the port authorities free rein to pursue commercial goals, unimpeded by political agenda. This is in spite of the fact that the federal government is removing itself as a potential investor in future port projects.

In clause 4 of the bill, entitled "National Marine Policy," paragraph (e) states, "provide a high degree of autonomy..." The definition of high is left entirely open to interpretation. This term should be replaced with the phrase "total autonomy, within the limitations stated in the act."

The bill lists the activities and restrictions under which the authority is to operate. Having the rules of the game spelled out in clear terms is the only way to encourage entrepreneurial development.

At clause 14, entitled "Directors", we note the difference in the wording with regard to directors appointed by the municipal and provincial governments, whereas the remaining directors are

commercialisation pour que ce potentiel voie le jour. Nous croyons que, pour saisir cette occasion sans précédent, il est essentiel que des mesures déterminantes soient prises immédiatement. Si nous ratons cette occasion, le port sera éventuellement relégué au statut de port d'approvisionnement pour le seul marché des Maritimes. Nous craignons fort que le projet de loi C-9 ne compromette le financement des grands projets d'immobilisations.

D'autres sont mieux placés que nous pour juger des répercussions négatives que cette réduction à la fonction de port d'approvisionnement aurait sur l'économie de Halifax, de la Nouvelle-Écosse et même de l'économie canadienne; par contre, nous sommes en mesure d'affirmer que les pertes d'emploi qui en résulteraient pour notre industrie à Halifax seulement se compteraient par milliers. En conséquence, nous avons profité du dépôt du projet de loi, intitulé Loi maritime du Canada, pour examiner le port et tenter de décrire notre vision de ce que la nouvelle autorité portuaire pourrait être et ensuite pour examiner les aspects du projet de loi C-9 qui s'accordent avec cette vision et ceux qui s'en écartent.

Nous imaginons une organisation à faible coût, efficace et financièrement autosuffisante, dirigée par le secteur privé, dont la mission consiste à développer la vision et l'orientation du port, non seulement pour assurer le maintien de sa situation concurrentielle comme porte commercialement fiable de la côte est, mais aussi pour qu'elle réalise pleinement son potentiel.

Nous recommandons que l'énoncé de cette vision figure dans les lettres patentes de la nouvelle autorité portuaire du port de Halifax en guise de facteur d'identification. Nous croyons que ce sont les besoins et les occasions qui existent dans le secteur privé qui doivent déterminer les orientations et les stratégies si nous voulons que le port atteigne son potentiel.

La HSA reconnaît qu'en éliminant la Société canadienne des ports et en améliorant l'autonomie locale, le nouveau projet de loi constitue une certaine amélioration du statu quo. Ces améliorations seraient toutefois éclipsées par les graves problèmes créés sur le plan financier.

Le projet de loi n'assure pas que le gouvernement actuel et tous les gouvernements futurs donneront carte blanche aux autorités portuaires pour poursuivre des objectifs commerciaux libres de tout lien politique. Cela se produirait malgré que le gouvernement fédéral se retire comme investisseur éventuel dans les projets portuaires.

L'alinéa e) de l'article 4 («Politique maritime nationale»), précise ce qui suit: «offrir un niveau élevé d'autonomie...». La définition de «élevé» est laissée entièrement à l'interprétation. Ce mot devrait être remplacé par l'expression suivante: «... d'autonomie totale, dans les limites établies par la loi».

Le projet de loi énumère les activités des autorités portuaires et les restrictions qui leur sont imposées. La seule façon de favoriser le développement et l'entrepreneuriat est de préciser clairement les règles du jeu.

À l'article 14, «administrateurs», nous notons une différence de choix de mots dans le texte anglais: certains administrateurs sont «appointed» par les municipalités ou les provinces, tandis que

nominated by the minister in consultation with the users. Great pains are taken in the act to describe the qualifications and restrictions placed on eligible candidates. In order to ensure that the authorities are properly private-sector driven, the act should actively state the qualities and restriction of the director. Specified user groups such as the HSA should then appoint the allotted number of directors governed by the criteria stated in the act.

In clause 16 we note the "persons excluded" from being directors. This terminology is unacceptably vague as there is no definition of who is a port user. This unnecessarily interferes with the ability of the private sector to demand non-partisan business decision making and lends itself to potential abuses and patronage.

The definition of who is to be excluded must be developed and included in the bill. The definition may be universal in scope or port specific. However, we would like to address what we believe is relevant for the Port of Halifax.

While the HSA recognizes the potential for conflict of interest for the employees of ocean carriers and other customers of the port to sit on the board, this may not be the case for some service providers. More specifically, the Port of Halifax and CN have an extraordinarily independent relationship. CN's participation at the port is absolutely vital to the port's future. Conversely, any failure of the port to continue as a major East Coast gateway to North America would seriously jeopardize the commercial viability of the main line rail link between Montreal and Halifax.

In Part 3 of the bill, which deals with the Seaway, clause 78(d), recognizes the importance of protecting "the long-term operation and viability of the Seaway as an integral part of Canada's national transportation infrastructure." The rail link between the Port of Halifax and the major Canadian markets is also an integral part of Canada's national transportation infrastructure, which contributes significantly to the Canadian economy. In this regard, we must consider what the impact of the loss of the rail link with the rest of Canada would have on the Atlantic provinces and, ultimately, on the entire country. The most productive way to ensure long-term viability of the rail link is through good business principles. To this end, we recommend that the railroad be encouraged to play an even more active role in the port authority.

CN should be given one selection on the board of directors and exempted from the restrictions associated with users of the port. With regard to the remaining directors, the HSA, which has representation from Halifax's steamship community, must be part of the selection process. The restriction on candidates and definition of users must be refined and written into the bill before it becomes law and set so that arbitrary exclusion is eliminated.

les autres sont «nominated» par le ministre en consultation avec les utilisateurs. On prend grand soin dans la Loi de décrire les qualifications des candidats admissibles et les restrictions qui s'appliquent à eux. Afin de s'assurer que les autorités relèvent du secteur privé, la Loi devrait énoncer clairement les qualités d'un administrateur et les restrictions auxquelles il est soumis. Des groupes d'utilisateurs particuliers, comme la HSA, pourraient alors nommer le nombre d'administrateurs selon les critères de la loi.

L'article 16 décrit les «catégories de personnes exclues» à titre d'administrateurs. Cette terminologie est beaucoup trop vague puisqu'on ne définit pas l'utilisateur d'un port. Elle porte atteinte à la capacité du secteur privé d'exiger que l'on prenne des décisions d'affaires non partisans et ouvre la voie aux abus et au favoritisme.

On doit élaborer une définition des personnes exclues et l'enchaîner dans le projet de loi. La définition peut avoir une portée universelle ou se limiter à un port. Toutefois, nous aimerions nous attacher aux points qui, selon nous, s'appliquent au port de Halifax.

Bien que la HSA reconnaisse la possibilité que des employés des transporteurs maritimes et des autres clients du port puissent être en conflit d'intérêts s'ils siègent au conseil, cela n'est pas nécessairement le cas de certains fournisseurs de services. Plus particulièrement, le port de Halifax et le CN ont des rapports d'interdépendance extraordinaires. La participation du CN aux activités du port est essentielle à la survie du port. Par ailleurs, si le port ne peut demeurer une porte d'accès majeure à l'Amérique du Nord, cela pourrait sérieusement compromettre la viabilité commerciale du principal lien ferroviaire entre Montréal et Halifax.

Nous notons, à la partie 3 du projet de loi, qui traite de la Voie maritime, que l'alinéa 78d) reconnaît l'importance de «protéger le fonctionnement à long terme et la viabilité de la Voie maritime à titre d'élément constitutif de l'infrastructure nationale des transports au Canada». Le lien ferroviaire entre le port de Halifax et les grands marchés canadiens est aussi partie intégrante de l'infrastructure nationale des transports du Canada, et il apporte une contribution importante à l'économie canadienne. À cet égard, il faut considérer les répercussions que la perte de ce lien avec le reste du Canada aurait sur les provinces de l'Atlantique et, ultimement, sur l'ensemble du pays. La meilleure façon d'assurer la viabilité à long terme du lien ferroviaire est d'appliquer de bons principes commerciaux. Pour y parvenir, nous recommandons que la société ferroviaire soit encouragée à jouer un rôle plus actif au sein de l'autorité portuaire.

Le CN devrait avoir un représentant au conseil d'administration, et cette personne devrait être exemptée des restrictions applicables aux utilisateurs du port. En ce qui a trait aux autres administrateurs, la HSA, qui compte des représentants des compagnies de navigation de Halifax, doit faire partie du processus de sélection. Les restrictions applicables aux candidats et la définition d'utilisateur doivent être précisées, ajoutées au projet de loi avant son adoption et établies de manière à éliminer toute exclusion arbitraire.



The most troubling part of the bill is found in the financial section, namely, clause 25, "No appropriation." Bill C-9 prohibits Canada Port Authorities from seeking federal government loans or appropriations for project funding. In addition, the bill does not permit the CPAs to pledge their real property, which is still Crown owned, as security for bank loans. It therefore places severe financial restrictions on the port, specifically Halifax. These restrictions are likely to result in a negative effect on the port's access to bank funding, especially when large sums of money are required for major port infrastructure projects. This will likely stop the development of any major capital project, such as a new container terminal, dead in its tracks.

The bill proposes the payment of an annual fee to the government based on the percentage of the CPA's gross revenue. Such a fee levelled in this way becomes a senior charge against a port, which will have an effect on the port's borrowing power. The HSA believes that if the federal government is intent on legislating itself out of the ability to consider being a partner in major capital investment, it has no right to further hamper the port's ability to raise financing by insisting on collecting a stipend.

In the U.S., ports are not assessed such a fee. In fact, ports in the U.S. — that is, our competitors — still have access to state grand funds. Ports like Seattle and Tacoma actually have taxation powers on property owners to support their infrastructure program.

In conclusion, the Halifax Shipping Association sincerely appreciates this opportunity to present our views. We hold very serious concerns that should this bill proceed without the necessary changes, it will likely strike a major blow to future port development in Halifax, especially as key investment decisions will need to be made soon. The HSA, therefore, strongly urges that you take whatever action is necessary to ensure that the Port of Halifax is not prevented from becoming a major East Coast gateway to the benefit of all Canadians.

**Senator Roberge:** You made an interesting point about the directorship. You say that an individual, as a director, an officer or an employee of a port, cannot be on the board of directors. On the other hand, the bill states that you must choose someone who has extensive experience related to port management and port usage. There is a double meaning there. Would a disclosure of conflict of interest not be sufficient?

**Mr. Ball:** I believe so. When people serve on boards elsewhere, they do a credible job. It is beneficial to have people around a boardroom table who know the business. To declare their interests on any given point, as many other board of directors do, should suffice in this case. You would then have knowledgeable people running the port who have great stakes in seeing that things are done properly.

C'est dans la section financière, notamment à l'article 25 «pas de crédit» qu'on retrouve l'élément le plus troublant du projet de loi. Le projet de loi C-9 interdit aux autorités portuaires du Canada de chercher à obtenir des prêts ou des crédits du gouvernement fédéral pour financer des projets. De plus, le projet de loi ne permet pas aux autorités portuaires d'offrir leurs actifs (propriété de l'État) comme garantie pour des prêts bancaires. Cela impose de graves restrictions financières aux ports, particulièrement celui de Halifax. Ces limites risquent d'avoir des effets nuisibles sur la capacité des ports d'obtenir un financement des banques surtout quand il faut d'importants capitaux pour de grands projets d'infrastructures portuaires. Tout cela aurait vraisemblablement pour effet d'interrompre sur-le-champ l'élaboration de tout grand projet d'immobilisations, comme le nouveau terminal conteneur.

Le projet de loi propose le versement au gouvernement d'un droit annuel proportionnel aux revenus bruts de l'autorité portuaire. Ce droit grève considérablement le port et aura un effet sur sa capacité d'emprunter. La HSA estime que si le gouvernement fédéral cherche à s'exclure de la possibilité de se considérer comme un partenaire des grands projets d'immobilisations, il n'a pas le droit de nuire à la capacité des autorités portuaires de lever des fonds en percevant des droits.

Les ports des États-Unis n'ont pas à verser de tels droits. De fait, ces ports — qui sont nos concurrents — ont toujours accès aux octrois de l'État. Les ports de Seattle et de Tacoma disposent de pouvoirs d'imposition des propriétaires fonciers qui leur permettent de soutenir leur programme d'infrastructures.

La Halifax Shipping Association apprécie l'occasion qui lui est offerte de présenter son point de vue. Nous craignons fort, si le projet de loi est adopté sans les changements nécessaires, qu'il compromette grandement le développement futur du port, d'autant plus que des décisions clés en matière d'investissement doivent être prises très bientôt. Par conséquent, la HSA vous invite fortement à prendre les mesures nécessaires pour que le port de Halifax puisse devenir une grande porte d'entrée sur la côte est pour le bénéfice de tous les Canadiens.

**Le sénateur Roberge:** Vous avez soulevé un point intéressant concernant les administrateurs: vous dites qu'une personne qui exerce les fonctions d'administrateur, d'agent ou d'employé d'un port ne peut faire partie du conseil d'administration. Par contre, le projet de loi prévoit qu'on doit choisir un candidat jouissant d'une vaste expérience en matière de gestion portuaire et d'utilisation des ports. C'est contradictoire. Est-ce que la divulgation d'un conflit d'intérêts ne serait pas suffisante?

**M. Ball:** Je crois que oui. Lorsqu'on fait partie d'un conseil ailleurs, on fait un travail crédible. Il est avantageux de retrouver dans la salle du conseil des gens qui connaissent le domaine. Dans le cas qui nous occupe, il devrait être suffisant de faire comme de nombreux autres conseils d'administration et tout simplement divulguer les intérêts qu'on a à l'égard de certains points. Le port serait donc dirigé par des personnes qui connaissent le domaine et qui ont grandement avantage à ce que les choses se fassent bien.

**Senator Roberge:** There are different circumstances involved here. For example, the Port of Seven Islands has a very particular situation. There are three major corporations using the port. It does not make sense to say that they cannot have something to say regarding the functioning of the port.

**Mr. Ball:** It is good business.

**Senator Bryden:** Is there trans-shipping in Halifax from large ships to smaller ships to go down the eastern seaboard?

**Mr. Ball:** There is some trans-shipment, yes.

**Senator Bryden:** Is that likely to increase?

**Mr. Ball:** We hope so. We would like to see Halifax become a hub port. Looking ahead to the post-Panamax ships that will now not be able to get into a lot of ports, and we see them coming in and dumping their cargoes for the smaller ports. This is where the feeder services would come in. With our deep water and close to the ocean routes, this is what we think will happen in the future, given the right economic circumstances.

**Senator Bryden:** I should like to raise the issue of using water and rail as a means of moving goods, as opposed to trucks. I realize for many types of goods that water is still the very best way to go. How does it compare not just cost-wise but in terms of environmental impact?

It is clear that the Department of Transport is concerned about doing things to help reduce the pollution levels of transport. Minister Collenette stated before the Commons Transport Committee that transportation contributes 27 per cent of the greenhouse gas emissions in Canada. He spoke of the apparently irreversible growth in highway traffic, whereby private vehicle traffic is projected to grow between 50 and 100 per cent over the next 25 years. With respect to its impact on Toronto, the minister observed:

What it means is that with this doubling of truck traffic by 2025 we will require the equivalent of another 401 right through the Toronto region — another 16 lanes. We can't sustain it. We can't build it. We can't afford it. It won't get done. We have to look at other solutions.

I believe that one of the other solutions being considered by people, in government and elsewhere, is the combination of movement of freight by water by large ships into ports like Halifax, and then the development of high-speed unit rail traffic from those locations into places like Toronto.

Are you trying to put the Port of Halifax in a position to compete in that type of situation?

**Le sénateur Roberge:** Oui, mais les circonstances varient d'un port à l'autre. Par exemple, le port de Sept-Îles se retrouve dans une situation très particulière: trois grandes sociétés utilisent le port. Il est insensé d'affirmer qu'elles ne peuvent avoir un mot à dire en ce qui concerne le fonctionnement du port.

**M. Ball:** C'est bon pour les affaires.

**Le sénateur Bryden:** Au port de Halifax, est-ce qu'on transborde la marchandise de gros navires sur de plus petits navires en vue de descendre la côte Est?

**M. Ball:** Oui, on y fait du transbordage.

**Le sénateur Bryden:** Le recours à cette pratique est-il susceptible d'augmenter?

**M. Ball:** Nous l'espérons. Nous voudrions que Halifax devienne un port clé. Avec l'avènement des navires post-Panamax, que peu de ports seront en mesure d'accueillir, on s'attend à ce qu'ils viennent ici pour décharger leurs marchandises destinées à des ports plus modestes. C'est à ce moment que les services d'approvisionnement entreraient en jeu. Nous estimons que nos eaux profondes et notre proximité des itinéraires de navigation permettraient la réalisation d'un tel scénario, moyennant une conjoncture économique favorable.

**Le sénateur Bryden:** J'aimerais soulever la question du recours à l'eau et au rail comme solution de rechange aux camions pour le transport des marchandises. Je comprends que, pour de nombreux types de marchandises, le transport maritime demeure la première solution. Comment le transport maritime se compare-t-il aux autres, en termes non seulement de coût, mais aussi d'impact environnemental?

Il est clair que le ministère des Transports cherche à réduire les niveaux de pollution découlant du transport. Le ministre Collenette a déclaré, devant le comité des transports de la Chambre des communes, que 27 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au Canada sont attribuables au transport. Il a parlé de la croissance du trafic routier, qui semble irréversible, et a mentionné qu'on prévoit une croissance de 50 à 100 p. 100 du trafic de véhicules privés au cours des 25 prochaines années. Concernant l'impact de cette tendance sur Toronto, le ministre a dit ce qui suit:

Ce que cela signifie, c'est que si l'on double le trafic de camions dès 2025, nous aurons besoin d'une autre route équivalente à la 401 qui traverserait la région de Toronto: cela représente 16 voies. Nous ne pourrions pas la soutenir. Nous ne pouvons pas la bâtir. Nous ne pouvons pas la payer. Cela ne se fera pas. Nous devons envisager d'autres solutions.

Je crois que l'une des solutions de rechange envisagées au gouvernement et ailleurs consiste à combiner le transport de marchandises sur de gros navires s'arrêtant à des ports comme celui de Halifax et l'établissement d'un réseau ferroviaire à très grande vitesse reliant ces ports et des villes comme Toronto.

Essayez-vous de placer le port de Halifax dans une position qui lui permettrait de faire concurrence dans un tel contexte?



**Mr. Ball:** It is true; I do not think road is an option. Road could not handle our boxes right now. This is why a few years ago we went to double-stack trains. The Sarnia tunnel opened so we could get these double-stack trains right through to the U.S. Midwest. That is a plus for Halifax. Our bread and butter in the port is knowing that our markets are along the rail line: Montreal, Toronto and the Chicago area. That is why we want CN as a part of us, so we can get improvement in rail times.

Right now, coming from the ocean, our carriers landing in Halifax can put a box in Chicago before the ship gets into New York because we are the first port in. That is the kind of thing we need in order to be competitive.

**Senator Bryden:** Would that improve your competitiveness also in relation to ports such as Montreal?

**Mr. Ball:** Yes, given a level playing field, we can compete with any port right now. You need certain things. In our case we need some government help. We will pay back the money, but it is hard to go to a bank with no collateral and ask for a couple of hundred million dollars. I do not believe we would get it.

**Senator Forrestall:** I wish to return to this borrowing from the point of view of regulations. Have you seen the draft of the regulations that will be made under Bill C-9?

**Mr. Ball:** No. I have the bill here. I have seen the sections in the bill that we determined prohibit any participation, so that is where we are coming from at the moment.

**Senator Forrestall:** They prohibit participation within the limits prescribed by regulations. Just as an aside, earlier last week, I asked the clerk if he could secure for us the draft regulations. Have you been able to do that?

**Mr. Michel Patrice, Clerk of the Committee:** Not yet. The response was that those draft regulations were not available at this time.

**Senator Forrestall:** Were we not told that someone was looking at them already?

**The Chairman:** I was surprised that someone would have them.

**Senator Forrestall:** I was surprised as well.

**The Chairman:** No one else mentioned that to the committee.

**Senator Forrestall:** Did they say when we might be able to look at them?

**Mr. Patrice:** I must inquire, but they are waiting for the bill, basically.

**Senator Roberge:** Before making them?

**Mr. Patrice:** Before making them or giving them out, I am not sure.

**M. Ball:** C'est vrai, je ne crois pas que le transport routier soit une option. À l'heure actuelle, les routes ne peuvent accommoder nos conteneurs. C'est pourquoi, il y a quelques années, nous nous sommes tournés vers les trains à deux niveaux de chargement. On a agrandi le tunnel de Sarnia afin que ces trains à deux niveaux puissent se rendre au Midwest américain. C'est un avantage pour Halifax. La subsistance du port est fonction des marchés qui longent la ligne ferroviaire: Montréal, Toronto et la région de Chicago. C'est pourquoi nous voulons que le CN joue un rôle plus actif. De cette façon, nous pourrions améliorer les délais de livraison.

À l'heure actuelle, nos transporteurs maritimes qui s'arrêtent à Halifax peuvent acheminer un conteneur à Chicago avant que le navire ne se rende à New York, parce que nous sommes le premier port atteint. Nous avons besoin de ce genre d'avantage pour être concurrentiel.

**Le sénateur Bryden:** Est-ce que cela améliorerait votre compétitivité à l'égard d'autres ports, comme celui de Montréal?

**M. Ball:** Oui. Si nous sommes tous assujettis aux mêmes règles, le port de Halifax peut actuellement faire concurrence à n'importe quel port. Chaque port a certains besoins. Dans notre cas, nous avons besoin d'aide gouvernementale. Nous rembourserions l'aide, mais il est difficile d'approcher une banque et de demander 200 millions de dollars sans offrir de garantie. Je ne crois pas qu'on nous l'accorderait.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais retourner à la question de l'emprunt, telle que prévue dans le règlement. Avez-vous vu le projet de règlement qui découlera du projet de loi C-9?

**M. Ball:** Non. J'ai le projet de loi en ma possession. J'ai vu les articles du projet de loi qui, selon nous, interdisent toute participation, et c'est sur ces articles que nous nous fondons.

**Le sénateur Forrestall:** Les articles interdisent la participation selon les limites prescrites par le règlement. J'aimerais faire une parenthèse. Au début de la semaine dernière, j'ai demandé au greffier s'il pouvait obtenir le projet de règlement. Avez-vous réussi?

**M. Michel Patrice, greffier du comité:** Pas encore. On m'a répondu que le projet de règlement n'était pas disponible pour l'instant.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce qu'on ne nous a pas dit que quelqu'un l'examinait?

**La présidente:** Je suis surprise que quelqu'un l'ait obtenu.

**Le sénateur Forrestall:** Moi aussi.

**La présidente:** Personne d'autre n'a mentionné cela au comité.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce qu'on vous a dit quand nous pourrions l'examiner?

**M. Patrice:** Je dois m'en informer, mais on attend essentiellement le projet de loi.

**Le sénateur Roberge:** Avant d'établir le règlement?

**M. Patrice:** Avant de l'établir ou de le distribuer, je ne suis pas certain.

**Senator Forrestall:** I find that hard to accept.

**Mr. Ball:** We have great faith in the Senate to solve these problems.

**Senator Forrestall:** It is very important that we find a solution, but we cannot do it alone. I can assure you of that.

**Mr. Ball:** Rest assured you have our help and cooperation.

**Senator Forrestall:** Let us just look at clause 27(1) for a minute, for those who have the bill.

For the purposes of this Part, the Governor in Council may make regulations for the corporate management and control of port authorities or wholly owned subsidiaries of port authorities...

Would Sheet Harbour be considered an outport or an affiliated port, or does Sheet Harbour now stand on its own?

**Mr. Ball:** It would probably stand on its own as a private. Years ago it was compulsory pilotage, but now the pilots of Halifax provide service there on a voluntary basis. It is not compulsory pilotage. It might have been under the old ports and harbours regulations years ago. It certainly does not have the same status as Halifax.

**Senator Forrestall:** No, it does not, but they were considering asking the Port of Halifax to take it under its wing and help sustain it in that period shortly after the construction of the wharf.

**Mr. Ball:** One of our stevedoring companies is there providing services.

**Senator Forrestall:** Under the regulations, the conditions of port insurance will be set forth. Do you have any views on how insurance of the port affects your membership? Do you have any serious objections to the present status? Would you be happy if it continued under the new act as long as it was somewhere in the same general ballpark?

**Mr. Ball:** I believe so, because some improvements have been made. For example, Canada Port Corporation has been downsized. It cost Halifax \$800,000 a year in its heyday. That is being phased out now. We believe that the port will be given access to public funds, after we make our case that it is a viable project. We did studies on a third container terminal when I worked for the ports corporation. With consultants, we looked at Navy Island Cove, Shearwater, wherever, and the most efficient is at right angles. If my memory serves me, that was about \$200 million, for two berths. We have the back-up: the rail line was right there, and the water. Of course water that is too deep works against you when you are filling in for a container terminal. You must have the proper fill. You cannot just dump sand.

**Le sénateur Forrestall:** Il m'est difficile d'admettre cela.

**M. Ball:** Nous sommes convaincus que le Sénat résoudra ces problèmes.

**Le sénateur Forrestall:** Il est très important que nous trouvions une solution, mais nous ne pouvons y parvenir seuls. Je peux vous en assurer.

**M. Ball:** Soyez certains que vous aurez notre aide et notre coopération.

**Le sénateur Forrestall:** Maintenant, j'aimerais que ceux qui ont le projet de loi regardent le paragraphe 27(1) pour un instant.

Pour l'application de la présente partie, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements en vue de la gestion et du contrôle des administrations portuaires ou de leurs filiales à 100 p. 100...

Sheet Harbour serait-il considéré comme un sous-port ou comme un port affilié? Serait-il considéré comme un port autonome?

**M. Ball:** Il serait probablement considéré comme un port autonome privé. Il y a quelques années, le pilotage y était obligatoire, mais aujourd'hui les pilotes de Halifax y assurent le service à titre volontaire. Le pilotage n'est pas obligatoire. Il y a des années, il a pu l'être en vertu d'anciens règlements portuaires. Le port n'a certes pas le même statut que Halifax.

**Le sénateur Forrestall:** Non, c'est vrai, mais on a envisagé de demander au port de Halifax de le prendre sous son aile et de contribuer à le soutenir dans la période qui a suivi immédiatement l'aménagement du quai.

**M. Ball:** L'une de nos sociétés de débardage y assure des services.

**Le sénateur Forrestall:** En vertu de la réglementation, on fixera la modalité de l'assurance des ports. Avez-vous une idée de l'effet que l'assurance du port aura sur vos membres? La situation actuelle suscite-t-elle chez vous de graves objections? Seriez-vous satisfait si la nouvelle loi la reconduisait, à condition que les chiffres demeurent à peu près les mêmes?

**M. Ball:** Je crois que oui, parce que certaines améliorations ont été apportées. Par exemple, on a rationalisé la Société canadienne des ports. À son apogée, elle coûtait à Halifax 800 000 dollars par année. On procède aujourd'hui à une élimination graduelle. Nous croyons que le port aura accès aux fonds publics, dès que nous aurons fait la démonstration de la viabilité du projet. Lorsque je travaillais à la société portuaire, nous avons réalisé des études sur un troisième terminal conteneurs. Avec des experts-conseils, nous avons étudié l'anse de Navy Island, Shearwater, et que sais-je encore, et les angles droits constituent la solution la plus efficiente. Si ma mémoire est fidèle, le coût était d'environ 200 millions de dollars pour deux postes de mouillage. Nous avons l'infrastructure d'appoint: le chemin de fer est tout juste là, et l'eau. Bien entendu, l'eau trop profonde pose un problème lorsqu'on doit faire du remplissage pour aménager un terminal conteneurs. On doit utiliser le matériau adéquat. Il ne suffit pas de jeter du sable.



**Senator Forrestall:** I should not be bootlegging my private concerns, but I am a real booster of Navy Island Cove. For once, we all have the back-up acreage and rail access to the principal arterial road system. We have containers off the streets of Halifax and the A. Murray Mackay Bridge.

**Mr. Ball:** It is straight out of town from there.

Before you build, you would have to update that study because it is about five years old. The scenario would be the same. The costs may rise a bit.

We may need help with these post-Panamax cranes you mentioned earlier. The crane has to be higher and reach out farther because these ships are very wide. They are 17 or 18 boxes across. Traditionally, the industry does not get into equipment on the terminal. In the past, the terminal operators supplied the cranes, but now they are close to \$10 million each.

The terminal operators are not that affluent. Help will be needed to finance these cranes. You cannot just stick up one post-Panamax crane. As I said earlier, you need a minimum of two per container. You should have three each, by rights.

As I see it, we need help in Halifax to represent the industry. The industry will not come up with any funds because they do not have to do so in other ports. A line will seldom own a terminal, except perhaps in Rotterdam, but there they have mega-boxes going through.

In Halifax, there are several lines at each terminal and they are not required to pay for any infrastructure. They pay a box rate of approximately \$820 per box.

You mentioned grants and new taxes. Once a terminal is leased out to a private operator like Halterm, they pay the taxes. Those tax rates are confidential and are negotiated with the city. In some cases, the tax reaches almost \$1 million before it is negotiated downward because of the economic benefit that the terminal has on the port. They get a substantial break in the natural tax rate, but it is a confidential negotiation that goes on between the municipality and, in this case, the stevedoring company.

**Senator Forrestall:** That is the major problem then. The other problem is clause 25, which says that no payment shall be made.

**Mr. Ball:** As an industry that is paying the shot, if we recommend some directors, we like to see them appointed to the board. We see no point in sending up so many names and having no idea who will be picked. We are from the old school. If the user pays, we should have a little bit of say. Perhaps we are all out to lunch, but in my opinion things would work better if there are qualified people sitting around the boardroom who know the business.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne devrais pas faire le trafic de mes préoccupations personnelles, mais je suis un ardent partisan de l'anse de Navy Island. Pour une fois, nous disposons de toute la superficie d'appoint nécessaire et d'un accès par rail aux principales artères du réseau routier. Nous pouvons sortir les conteneurs des rues de Halifax et du pont A. Murray Mackay.

**M. Ball:** À partir de là, on peut directement sortir de la ville.

Avant d'aménager, on devra mettre à jour l'étude parce qu'elle date d'environ cinq ans. Le scénario serait le même. Les coûts seraient peut-être légèrement supérieurs.

Nous aurons peut-être besoin d'aide à l'égard des grues post-Panamax auxquelles vous avez fait référence plus tôt. Comme les navires sont très larges, les grues doivent être plus hautes et avoir une portée plus grande. En fait, on place 17 ou 18 conteneurs dans le sens de la largeur. Traditionnellement, l'industrie n'investit pas dans le matériel du terminal. Par le passé, les exploitants de terminaux fournissaient les grues, mais elles coûtent aujourd'hui près de 10 millions de dollars chacune.

Les exploitants de terminaux ne sont pas riches à ce point. Ils auront besoin d'aide pour financer ces grues. On ne peut s'en tenir à une seule grue post-Panamax. Comme je l'ai déjà dit, il en faut au moins deux par terminal. Pour bien faire, il en faudrait trois.

D'après moi, nous avons besoin d'aide à Halifax pour représenter l'industrie. Cette dernière ne fournira pas de fonds parce qu'elle n'est pas tenue de le faire dans d'autres ports. Il est rare qu'un transporteur possède un terminal, sauf peut-être à Rotterdam, mais c'est parce que de méga-conteneurs y transitent.

À Halifax, on retrouve quelques transporteurs à chaque terminal, et ils ne sont pas tenus d'assumer quelque coût d'infrastructure que ce soit. Ils paient un tarif d'environ 820 \$ le conteneur.

Vous avez fait allusion aux subventions et aux nouvelles taxes. Dès qu'un terminal est loué à un exploitant privé comme Halterm, ce dernier paye des taxes. Les taux sont confidentiels et négociés avec la ville. Dans certains cas, le taux s'élève à près de 1 million de dollars avant d'être négocié à la baisse en raison des retombées économiques que le terminal procure au port. L'exploitant obtient une importante réduction du taux naturel de taxation, mais il s'agit d'une négociation confidentielle entre la municipalité et, dans ce cas, la société de débardage.

**Le sénateur Forrestall:** Voilà le principal problème. L'autre problème a trait à l'article 25, où on précise qu'aucun paiement n'est effectué.

**M. Ball:** À titre d'industrie qui éponge la facture, nous aimerions que les administrateurs que nous recommandons soient nommés au conseil. Nous ne voyons pas pourquoi nous devrions envoyer de nombreux noms sans avoir la moindre idée de qui sera choisi. Nous sommes de l'ancienne école. Si c'est l'utilisateur qui paie, il devrait avoir son mot à dire. Nous sommes peut-être dans l'erreur, mais, à mon avis, les choses vont mieux lorsque ce sont des personnes qualifiées et qui connaissent la question qui siègent au conseil.

**Senator Forrestall:** They will have earned millions for their respective companies over the years by the application of good sound business principles.

**Mr. Ball:** All we need is a fair shake. We are away to the races. Then you can pave the Seaway and run trucks on it.

**Senator Johnstone:** Captain Ball, it is my understanding that ships are becoming larger. Could this be potentially more beneficial to the Port of Halifax than to the more inland ports?

**Mr. Ball:** Yes, sir, because these ships will select their port of call. First, Halifax can accommodate them draft-wise and size-wise without dredging. Some ports cannot. Even New York would have a problem. They have problems now. They have to do some serious dredging and then must deal with the highly contaminated dredgeate from the Hudson River. The state is not too happy about that dredging.

We have an opportunity to feed more into New York because these big ships cannot call at very many ports, but Halifax is one where they can. There are a few ports in the U.S. that can accommodate large ships, but we hope Halifax can lighten up their load. We are 18 days away from the Suez. While ships from there are loading in Halifax, we can supply them with fuel and lots of water. That is an added plus for the port.

**Senator Johnstone:** Captain, you also foresee exciting developments for the Port of Halifax. You state that there is excellent vessel-rail interface and you can service the entire North American marketplace. Can you expand on the changes you want to see in Bill C-9 in order to fulfil the type of future that you foresee?

**Mr. Ball:** I would like to see us able to borrow from the Consolidated Revenue Fund when we make a good case, which we have always done in the past. If we need additional rail or cranes or container terminals, then that fund is our banker. We will pay it back but we need the initial layout. We are not in a regular business where we can tell the bank that if we build a container pier, this is what will happen.

The customers may come if you build it, but I can assure you that they will not come if you do not. That is the business. Very few customers will commit to you before you have the facility. That is the nature of our business. However, if you have the facility and the quick turn-around time, we are confident that they will come.

**Senator Johnstone:** Thank you, captain. That is very encouraging.

**Le sénateur Forrestall:** Au fil des ans, elles auront gagné des millions de dollars pour le compte de leurs sociétés respectives grâce à l'application de bonnes pratiques commerciales.

**M. Ball:** Tout ce qu'il nous faut, c'est une chance égale. Nous sommes en plein dans la course. Cependant, on peut aussi choisir de paver la Voie maritime et d'y faire circuler des camions.

**Le sénateur Johnstone:** Capitaine Ball, je crois comprendre que les navires sont de plus en plus gros. Cette situation pourrait-elle se révéler plus avantageuse pour le port de Halifax que pour les ports intérieurs?

**M. Ball:** Oui, monsieur, parce que ces navires choisiront leur port d'escale. Premièrement, Halifax peut les accommoder du point de vue de la taille et du tirant d'eau, sans dragage. Certains ports ne peuvent en faire autant. Même New York éprouverait un problème. On y éprouve déjà des problèmes. On a dû y procéder à un dragage considérable, et on doit aujourd'hui faire face aux résidus hautement contaminés du dragage du fleuve Hudson. L'État n'est pas trop satisfait des résultats de ce dragage.

Nous avons la possibilité de prendre une part plus grande du marché de New York parce que ces grands navires ne peuvent pas faire escale dans tous les ports, mais Halifax est l'un de ceux où ils le peuvent. Aux États-Unis, il y a quelques ports qui peuvent accueillir de grands navires, mais nous espérons que Halifax pourra alléger leur fardeau. Nous sommes à 18 jours de Suez. Lorsque les navires qui en viennent sont chargés à Halifax, nous pouvons les approvisionner en combustible et en eau en grande quantité. Il s'agit d'un atout additionnel pour le port.

**Le sénateur Johnstone:** Capitaine, vous envisagez également des percées emballantes pour le port de Halifax. Vous dites que l'interface navire-rail y est excellente et que vous pouvez fournir des services à l'ensemble du marché nord-américain. Pourriez-vous expliquer les modifications que vous souhaiteriez voir apporter au projet de loi C-9 pour que l'avenir que vous envisagez se concrétise?

**M. Ball:** J'aimerais que nous ayons la possibilité d'emprunter au Trésor lorsque nous sommes à même de fournir les justifications nécessaires, ce que nous avons toujours fait par le passé. Si nous avons besoin de rails, de grues ou de terminaux-conteneurs additionnels, le Trésor est notre banquier. Nous rembourserons, mais nous avons besoin de la mise initiale. Nous ne sommes pas une entreprise conventionnelle capable de dire à la banque que, si elle souhaite aménager un quai pour conteneur, son projet se réalisera.

Si vous l'aménagez, des clients viendront peut-être, mais je puis vous assurer que si vous ne le faites pas, ils ne viendront pas. Voilà comment sont les choses. Très peu de clients s'engageront avant que l'installation ne soit en place. Telle est la nature de notre activité. Si on dispose des installations voulues et qu'on assure des délais d'exécution rapide, les clients viendront, nous en avons la conviction.

**Le sénateur Johnstone:** Merci, capitaine. C'est très encourageant.



**Senator Adams:** Captain, you mentioned the railway system and upgrading container warehousing at the port. If you upgrade, will you attract more railways than CN? Amtrak, for example, runs through Chicago. Is there any problem with the container equipment?

**Mr. Ball:** CN has the capacity and is a good railway. With more business, they can become more efficient. These double-stack trains running each way in rotation will provide maximum efficiency. More volume is good.

**Senator Adams:** You mentioned Chicago several times. Do the Americans prefer shipping from Europe through Halifax or through Chicago?

**Mr. Ball:** In my brief, I talked about just-in-time inventories. Sometimes those boxes contain goods worth \$130,000. If you can get it in one day before your competitor, the shipper will use your port. That is the name of the game.

We could not get a double-stack train through to Chicago before CN deepened the tunnel at Sarnia a few years ago. That was a big plus for the port.

**Senator Adams:** You have double-deckers now for CN. In the meantime, will people from the United States give you a guarantee to use your port if you upgrade the containers? Will they use your port instead of Chicago?

**Mr. Ball:** People are looking for good service. We have increased our U.S. Midwest cargo every year since the tunnel opened. That means we are doing something right. Service is the name of the game, coupled with price. If we do not do it right, users of the facilities will go somewhere else.

**Senator Adams:** Will the banks lend you \$200 million?

**Mr. Ball:** I do not want to go down that road. As I said before, I know the senators will fix this right up.

**The Chairman:** Thank you for your contribution, Captain Ball. We appreciate your attendance today.

The next witnesses are from the Port Alberni Harbour Commission: Mr. Hugh Anderson, chairman; and Mr. Denis White, Port Manager and Chief Executive Officer.

**Mr. Hugh Anderson, Chairman, Port Alberni Harbour Commission:** Honourable senators, it is a great honour for us to appear before you. If one sees flaws in legislation, there are two ways of dealing with them: Let the flaws pass and hope that they can be corrected later; or, if there is something that can be done beforehand, save the government and ports from embarrassment. We are here as a friend, not as an enemy, with suggestions for improvement. The port system in Canada is complicated; it is not a simple thing.

Capitaine, vous avez fait état du réseau ferroviaire et de la mise à niveau des entrepôts pour conteneurs du port. Si vous procédez à une mise à niveau, attirerez-vous des compagnies de chemin de fer autres que le CN? Amtrak, par exemple, passe par Chicago. Le matériel utilisé pour les conteneurs est-il déficient?

**M. Ball:** Le CN, qui possède la capacité requise, est un bon chemin de fer. Avec une recrudescence de l'activité, il pourrait être plus efficient. Les trains à double niveau de chargement qui se déplacent dans les deux directions en rotation assureront une efficience maximale. Un fort volume est souhaitable.

**Le sénateur Adams:** Vous fait allusion à Chicago à quelques reprises. Les Américains préfèrent-ils expédier en Europe à partir de Halifax ou de Chicago?

**M. Ball:** Dans mon mémoire, j'ai mentionné le système de stockage au moment adéquat. Parfois, la valeur du contenu des conteneurs s'élève à 130 000 dollars. Si nous pouvons l'obtenir un jour avant notre concurrent, l'expéditeur utilisera notre port. C'est la règle du jeu.

Avant que le CN ne surélève le tunnel de Sarnia il y a quelques années, les trains à double niveau de chargement ne pouvaient se rendre à Chicago. Pour le port, il s'est agi d'un important atout.

**Le sénateur Adams:** Le CN a maintenant des trains à double niveau de chargement. Entre-temps, les Américains vous donneront-ils l'assurance qu'ils utiliseront votre port si vous mettez à niveau les installations destinées aux conteneurs? Utiliseront-ils votre port plutôt que celui de Chicago?

**M. Ball:** Les clients sont en quête d'un service de qualité. Depuis l'ouverture du tunnel, le fret en provenance du Midwest américain augmente chaque année. Il faut donc que nous soyons sur la bonne voie. C'est le service, conjugué au prix, qui fait loi. Si nous n'agissons pas comme il faut, les utilisateurs des installations s'adresseront ailleurs.

**Le sénateur Adams:** Les banques vous prêteront-elles 200 millions de dollars?

**M. Ball:** Ce n'est pas la voie que je veux emprunter. Comme je l'ai dit, je sais que les sénateurs corrigeront la situation d'entrée de jeu.

**La présidente:** Merci de votre contribution, capitaine Ball. Nous apprécions votre témoignage.

Les prochains témoins représentent la Commission du havre de Port Alberni. M. Hugh Anderson, président, et M. Denis White, directeur du port et président-directeur général.

**M. Hugh Anderson, président, Commission du havre de Port Alberni:** Honorables sénateurs, c'est pour nous un grand honneur que de comparaître devant vous. Lorsqu'on constate des lacunes dans un projet de loi, on peut réagir de deux façons: laisser faire et espérer qu'elles se corrigeront plus tard ou, s'il est possible d'agir auparavant, éviter que le gouvernement et les ports ne se retrouvent dans l'embarras. Nous sommes ici en tant qu'amis, et non en tant qu'ennemis, pour suggérer des améliorations. Le réseau portuaire canadien est complexe; il n'a rien de simple.

Honourable senators may or may not be aware that a number of years ago the larger ports in Canada went bankrupt. The federal government got involved in the ports because of the bankruptcy of major ports like Vancouver and Montreal.

Around 1947, Parliament, in its wisdom, passed the Harbour Commission Act. For 50 years, it operated so efficiently that neither the government nor the harbour commissions had anything to talk about. It appeared the only people interested in harbour commissions at that time were civil servants who felt that we had too free a reign and were making too many decisions on our own. We were making money, and they felt that maybe they could obtain a portion or make sure that not too many decisions were made without the process being inspected under a microscope. There has always been a suspicion of harbour commissions because they were not asking for money. Harbour commissions were solvent, making money, had money in the bank and, under the terms of the Harbour Commission Act, were economic generators for their area. I am not speaking about large ports such as Vancouver.

Port Alberni ships out approximately 300,000 tonnes of forest products per year. The Port of Vancouver ships approximately 75 million tonnes, in and out. Compared to Vancouver, we are not in the same league. However, our league of port provides economic stimulus for our areas. We have built three marinas because private developers looked at the cost of developing marinas and the return and felt that they were not a good investment. However, we thought we could bring many people to our area if we provided pleasure boat moorage. Tourism is an area of growth on Vancouver Island, which is where we are from. We call it the gem of the Pacific, and Port Alberni the salmon capital of the world. However, we do not say that too often.

The Harbour Commission Act provided that local authorities would oversee social and economic development. Proposals would be sent for approval and would be agreed to if we had the money. We did that. We have done that for 50 years, for this is the 50th anniversary of the Port Alberni Harbour Commission. We have made a profit every year for 50 years. We have not been a drain on the government. By the same token, we have not sent them money, nor did we send the municipalities money. We kept that money not for the benefit of the commissioners or their staff, but to use that money for economic development. We built a fish plant there because we thought that if we had one, it would attract loading to our docks, which it did. We built an ice plant, with freezers, for flash freezing. Fisheries felt that there was no need for it. We put it in, and it is being heavily used. We thought that if we put these things in, we would provide a service and also increase economic activity.

Les honorables sénateurs savent peut-être que, il y a un certain nombre d'années, les grands ports du Canada ont fait faillite. C'est en raison de la faillite de ports majeurs comme Vancouver et Montréal que le gouvernement fédéral a fait son entrée dans le secteur.

Vers 1947, le Parlement, dans sa sagesse, a adopté la Loi sur les commissions portuaires. Pendant 50 ans, son fonctionnement a été si efficace que ni le gouvernement ni les commissions portuaires n'ont trouvé à y redire. Il est apparu que les seules personnes qui, à l'époque s'intéressaient aux commissions portuaires étaient les fonctionnaires qui jugeaient que nous bénéficions d'une marge de manoeuvre trop grande et que nous prenions trop de décisions par nous-mêmes. Nous réalisions des profits, et ils estimaient avoir droit à une part du gâteau ou encore devoir faire en sorte que nous ne prenions pas trop de décisions sans que ces dernières aient été au préalable examinées à la loupe. Comme elles ne demandaient pas d'argent, les commissions portuaires ont toujours suscité la méfiance. Les commissions portuaires étaient solvables, elles réalisaient des bénéfices, elles avaient de l'argent à la banque et, aux termes de la Loi sur les commissions portuaires, apportaient une importante contribution à l'économie de la région où elles se trouvaient. Je ne parle pas des grands ports comme Vancouver.

Port Alberni expédie environ 300 000 tonnes de produits forestiers par année. Environ 75 millions de tonnes transitent par le port de Vancouver. Comparativement à Vancouver, nous ne sommes pas dans la même ligue. Toutefois, les ports de notre ligue stimulent l'économie des régions où ils se trouvent. Nous avons aménagé trois ports de plaisance parce que les promoteurs privés, après avoir étudié les coûts et le rendement de tels aménagements, en sont venus à la conclusion qu'ils ne constituaient pas un bon investissement. Nous avons toutefois pensé que nous pourrions attirer des gens dans notre région en aménageant des postes de mouillage pour les bateaux de plaisance. Sur l'île de Vancouver, où nous nous trouvons, le tourisme est un secteur en pleine croissance. Nous appelons notre île le joyau du Pacifique, et Port Alberni, la capitale mondiale du saumon. Toutefois, nous ne le disons pas trop souvent.

La Loi sur les commissions portuaires statue que c'est aux administrations locales qu'il incombe de superviser le développement social et économique. Des projets devaient nous être soumis, et nous devions les approuver, à condition que nous ayons les fonds nécessaires. Nous l'avons fait. Nous l'avons fait pendant 50 ans, car la Commission du havre de Port Alberni célèbre son cinquantième anniversaire. Pendant 50 ans, nous avons réalisé des profits chaque année. Nous n'avons pas exercé de ponction dans les fonds gouvernementaux. Suivant la même logique, nous ne leur avons pas versé d'argent non plus qu'aux municipalités. Nous avons gardé l'argent non pas pour le bénéfice des commissaires et de leurs employés, mais bien pour celui du développement économique. Nous avons aménagé une usine de transformation du poisson: ce faisant, nous croyions attirer des débarquements sur nos quais, ce qui s'est matérialisé. Nous avons aménagé une fabrique de glace, dotée de congélateurs pour la congélation rapide. Les pêcheries n'en voyaient pas l'utilité. Nous l'avons aménagée malgré tout, et aujourd'hui on y fait



Things were proceeding well until recently. We were happy to stay where we were. We did not ask the federal government to change anything. We asked them to approve projects that we would fund out of the money we had put away. The government did not give us the money; we put it away.

We would build up \$5 million or \$6 million in reserve, and ask the government if we could spend \$4 million to build a terminal or whatever. We would keep a bit in reserve, build the terminal, and everyone was happy. It was a nice system. We saved money, rather than borrowed. The interest on that money helped us, and then we spent it on capital projects.

Our harbour commission is a three-member board. Two members are appointed by the federal government, and one by the City of Port Alberni. We have 14 staff members. Our average gross revenue is approximately \$5 million a year. We receive about a 10 per cent return on our investment; this is the squirrel-away money I spoke about. On average, this amounts to \$500,000. We are running a nice corporation.

I am concerned that there are several parts of the legislation which, because they try to bring everything under one piece of legislation and try to make everyone do the same thing, the same way, causes great problems for our harbour commission.

The Government of Canada says that we will pay a fee on gross revenue. Therefore, if we take in \$5 million, they want 4 per cent returned to Ottawa, which is approximately \$200,000. I am speaking here about gross revenues.

Someone has not kept in mind that, first, there are two different types of ports in Canada. Forget about big ports and small ports. There are operating ports, which we are, and landlord ports, which many of the larger ports are. In other words, a landlord port brings in rent from whatever companies are operating on their land.

If they are a shipping port, as we are, they farm the stevedoring work out as well, and they charge a fee for the use of their facility. As an operating port, we bill the shipper for goods coming over our dock, and we pay the stevedoring companies and the longshoremen. We are a "flow-through," in other words. We collect from the company, flow the money through to the stevedores and the longshoremen, and we get the difference.

You might ask what point I am making. Based on that top figure, we have to pay Ottawa, not what we receive, but all charges, before anything is taken off. If we take \$200,000 of \$500,000, approximately 50 per cent is gone on that swipe, based on the government formula of gross revenue.

massivement appel. En prenant ces initiatives, nous avons la conviction de fournir un service et aussi d'accroître l'activité économique.

Jusqu'à tout récemment, tout allait bien. Nous étions satisfaits de la situation. Nous n'avons pas demandé au gouvernement fédéral de modifier quoi que ce soit. Nous lui avons demandé d'approuver des projets que nous nous chargerions de financer à même l'argent que nous avions mis de côté. Le gouvernement ne nous a pas donné d'argent; nous l'avons économisé.

Nous constituons des réserves de 5 ou 6 millions de dollars, puis nous demandons au gouvernement la permission d'utiliser 4 millions de dollars pour aménager un terminal ou autre chose. Nous gardions un peu d'argent en réserve, nous aménagions le terminal et tout le monde était satisfait. Il s'agissait d'un bon système. Plutôt que d'emprunter, nous économisions. L'intérêt sur ces sommes nous venait en aide, et nous le consacrons à des projets d'immobilisation.

Notre commission portuaire est un conseil d'administration composé de trois membres. Deux membres sont nommés par le gouvernement fédéral, et un, par la ville de Port Alberni. Nous avons 14 employés. Nos recettes brutes moyennes s'élèvent à environ 5 millions de dollars par année. Nous touchons un rendement d'environ 10 p. 100 sur notre investissement; voilà d'où vient l'argent mis de côté que j'ai évoqué. En moyenne, il s'agit de 500 000 dollars. Et nous exploitons une belle société.

Je nourris des inquiétudes à propos de quelques articles du projet de loi qui, en voulant tout regrouper sous un même texte de loi et en tentant de faire en sorte que tous fassent la même chose de la même façon, posent de graves problèmes pour notre commission portuaire.

Le gouvernement du Canada dit que nous verserons un droit sur nos recettes brutes. Si nos recettes sont de 5 millions de dollars, il veut que nous en retournions 4 p. 100 à Ottawa, soit environ 200 000 dollars. Je parle ici de recettes brutes.

D'abord, quelqu'un a oublié qu'il y a au Canada deux types de ports différents. Oublions la distinction entre les ports de petite et de grande taille. Il y a des ports exploitants, dont nous faisons partie, et des ports locataires, dont font partie bon nombre des ports de plus grande taille. En d'autres termes, un port locateur profite du loyer que lui versent les entreprises qui exercent leurs activités sur son territoire.

S'il s'agit, comme nous, d'un port d'expédition, il sous-traite le travail de débarbage, et il impose un droit pour l'utilisation de ses installations. À titre de port exploitant, nous facturons l'expéditeur pour les biens qui transitent par notre quai, et nous payons les entreprises de débarbage et les débardeurs. En d'autres termes, nous sommes un «intermédiaire». Nous prélevons des sommes auprès de l'entreprise, nous acheminons l'argent aux entreprises de débarbage et aux débardeurs, et nous empochons la différence.

Vous vous demandez peut-être où je veux en venir. À la lumière du chiffre mentionné, nous devons verser à Ottawa non pas ce que nous recevons, mais tous les frais, avant que quoi que ce soit n'en soit déduit. Si, en vertu de la formule gouvernementale axée sur les recettes brutes, nous soustrayons 200 000 dollars de 500 000 dollars, environ 50 p. 100 disparaît d'un seul coup.

A landlord port does not pay the stevedores. The stevedoring company gives them \$200,000 because they are using their facilities, whereas 90 per cent of that \$5 million is the flow-through we collect from the shipping companies. We then pay the longshoremen and all other costs.

We have our own forklifts. They are not owned by the stevedoring company. Why? It is because 90 per cent of our \$500,000 profit at the harbour commission comes from running the terminals ourselves as opposed to having someone else run them.

The government will take the profit to Vancouver. We say no, that our harbour commission can use it. We will run it. We are smart enough. The reason we do that as an operating port is strictly so that we have more revenue in our community to put into more capital improvements. The government says that they have to make it the same for everyone across Canada, and if it hurts a few, that is too bad for the operating ports. I say that is not the way to do it. Are they punishing us because we have run a good operation for 50 years?

Some of the other witnesses talked about going to the banks. If you take 50 per cent of the money we would normally put toward capital expenditures, you throw another curve, which says you will now pay the municipalities. What amount? We are not sure. No one has good assessments because we have never had to deal with this before.

Let us say it is \$100,000. Now \$300,000 has gone out of the \$500,000. You have \$200,000 to play with. I suspect that when we go to the bank and say that we want to build a new terminal for \$10 million and they look at our cash flow of \$200,000 — and that is a good year — they may say that we are not a very good risk.

We can do it the other way. We can tell them to take our money, and we will go to them when we need capital. However, I thought the whole point of this legislation was to put the ball in our court and make us independent. We would save our money and do our thing.

From the point of view of the harbour commissions — certainly the operating ports, as opposed to the landlords — this bill will decimate the moneys we used to have for development. We may then have to go to the government, which cannot by law give us any money, but we will not be able to earn it. We will not be able to borrow it. Instead of conducting a project in five years, it may take us 20 years because it will take that long to save the money. You have taken half of our money away. That is a concern. It limits our ability to do the job we thought we were there to do, which is to be an economic generator in our area. Maybe we are not; maybe the government says they can do the job better.

Un port locateur ne paie pas les débardeurs. L'entreprise de débardage lui verse 200 000 dollars parce qu'elle utilise ses installations, tandis que 90 p. 100 de la somme de 5 millions de dollars ont trait à l'argent que nous prélevons auprès des compagnies de transport à titre d'intermédiaire. Nous payons par la suite les débardeurs et tous les autres coûts.

Nous avons nos propres chariots élévateurs à fourche. Ils n'appartiennent pas à l'entreprise de débardage. Pourquoi? Parce que 90 p. 100 du profit de 500 000 dollars que réalise la commission portuaire s'expliquent par le fait que nous exploitons nous-mêmes les terminaux, plutôt que de confier cette responsabilité à une autre partie.

Le gouvernement versera les profits à Vancouver. Nous disons non. Notre commission portuaire peut utiliser cet argent. Nous l'administrerons. Nous sommes assez intelligents pour le faire. Si nous agissons de la sorte à titre de port exploitant, c'est uniquement pour que notre collectivité dispose de recettes plus grandes, qui peuvent être réinvesties dans des améliorations des immobilisations. Le gouvernement a dit qu'il faut assujettir toutes les parties aux mêmes règles du jeu au risque de nuire à quelques-uns. Tant pis pour les ports exploitants. Je dis que ce n'est pas la bonne façon de faire. Nous punit-on pour avoir exploité pendant 50 ans une société qui fonctionne bien?

Certains autres témoins ont évoqué la possibilité de recourir aux banques. Une fois qu'on nous aura retiré 50 p. 100 de l'argent que nous consacrerions normalement aux immobilisations, on nous confronte à une autre difficulté, savoir qu'il faut maintenant verser des droits aux municipalités. Quelles sommes? Nous n'en sommes pas sûrs. Personne n'en a une bonne idée parce que nous n'avons jamais été confrontés à une telle situation auparavant.

Disons qu'il s'agit de 100 000 dollars. De la somme initiale de 500 000 dollars, 300 000 dollars sont maintenant partis. Il nous reste donc 200 000 dollars. Si nous nous adressons à la banque parce que nous souhaitons aménager un nouveau terminal de 10 millions de dollars et que cette dernière constate que notre encaisse est de 200 000 dollars — et encore, il s'agit d'une bonne année —, j'ai bien peur que nous ne serons pas considérés comme un très bon risque.

Nous pouvons agir de l'autre façon. Nous pouvons leur dire de prendre notre argent, et nous nous adresserons à eux lorsque nous aurons besoin de capitaux. Toutefois, je pensais que le projet de loi visait à nous habilitier et à nous rendre indépendants. Nous épargnerions et nous nous occuperions de nos affaires.

Du point de vue des commissions portuaires — et certainement de celui des ports exploitants, par opposition aux ports locateurs —, le projet de loi dilapidera les fonds que nous avons l'habitude de consacrer au développement. Nous devons peut-être alors nous adresser au gouvernement, que la loi n'autorise pas à nous donner de l'argent, mais nous ne serons pas en mesure d'en gagner. Nous ne serons pas non plus en mesure d'en emprunter. Au lieu de réaliser un projet en cinq ans, nous devons peut-être le réaliser en vingt ans parce qu'il nous faudra plus de temps pour épargner l'argent. On nous a retiré la moitié de ce que nous avions. C'est cela qui nous préoccupe. On restreint ainsi la capacité que nous avons d'effectuer le travail que nous croyions



We have operated for fifty years without having to go to the government and ask for money. We have saved it and spent it. It seems that we are now going backward rather than forward. We can give the money to the municipalities and the federal government. Then we will turn around and ask for money back because we will not have enough to operate a port. It may make sense to you, but it does not make good economic sense to us.

In truth, larger ports, such as Halifax, Vancouver and Montreal, would say that they would love to operate under the Harbour Commission Act. They have been trying for years to move toward the Harbour Commission Act. We thought that was great, but we did not want it to move anywhere. Finally, there was a wedding of sorts.

The harbour commissions lose autonomy and the larger ports gather more than they had. This bill puts the small ports — which is what harbour commissions are — under a regime that we should never fall under. It is a regime set up for Montreal, Vancouver and the larger ports.

Even the larger ports have problems with Bill C-9. The bill attempts to put everyone in the same slot. But we do not always fit in the same slot, given our size and location, and thus we will be placed in jeopardy.

We do not want to criticize for the sake of criticizing. However, we want you to be aware that by doing this, you will cut into our operating moneys and the moneys we can use for investment. You will limit our ability to provide moneys for capital projects in our area.

We told Mr. Chan, the Minister of International Trade, that the only way we could raise money as a harbour commission was to increase user fees. That is our option. We are already in a situation where we are talking about competitiveness and international trade. I do not think the government intended the harbour commissions or other harbour ports to make up lost moneys by raising user fees, which will make them even less competitive than possibly they are at the moment. However, that is the alternative. I am not sure the Senate or the House of Commons looks upon that as a feasible alternative. There is a price to pay when you do that, and that price is international competitiveness.

I thought, and I am sure the Senate thought, that the whole purpose of Bill C-9 was to make the system more efficient. In the paper we presented to you, we contend that Bill C-9 will make us less efficient. I mentioned that we have a very small staff. We thought the smaller the staff, the more efficient we would be.

avoir à faire, c'est-à-dire stimuler l'économie de notre région. Mais peut-être n'est-ce pas le cas; peut-être que le gouvernement croit pouvoir faire mieux.

Nous avons exercé nos activités pendant 50 ans sans avoir à demander de l'argent au gouvernement. Nous avons économisé et dépensé. Il nous semble que nous allons régresser, et non progresser. Nous pouvons donner l'argent aux municipalités et au gouvernement fédéral. Nous devons alors nous adresser à eux pour obtenir qu'ils nous remettent ce qu'ils nous ont pris, puisque nous n'en aurons pas assez pour exploiter un port. Cela vous paraît peut-être sensé, mais, du point de vue économique, cela ne se justifie pas à nos yeux.

En vérité, les grands ports comme ceux de Halifax, de Vancouver et de Montréal vous diront qu'ils adoraient fonctionner en vertu de la nouvelle Loi sur les commissions portuaires. Depuis des années, ils essaient d'accéder à la Loi sur les commissions portuaires. Nous y voyions une bonne idée, mais ne voulions pas qu'on touche à la loi. En dernière analyse, on a été témoin d'une sorte de mariage.

Les commissions portuaires perdent de l'autonomie, et les grands ports acquièrent une autonomie plus grande que celle qu'ils avaient auparavant. Le projet de loi assujettit les petits ports — ce que sont les commissions portuaires — à un régime dont ils ne devraient jamais relever. C'est un régime conçu pour Montréal, Vancouver et d'autres grands ports.

Même dans les grands ports, le projet de loi C-9 ne fait pas l'unanimité. Le projet tente de mettre tout le monde dans le même bateau. Étant donné notre taille et notre empressement, nous ne pouvons pas toujours être mis dans le même bateau, de sorte que nous serons mis en péril.

Nous ne critiquons pas pour le simple plaisir de critiquer. Toutefois, nous tenons à vous sensibiliser au fait que, en agissant de la sorte, vous réduirez nos fonds de fonctionnement et les sommes que nous pouvons utiliser à des fins d'investissement. Vous limiterez notre capacité de consacrer de l'argent à des projets d'immobilisations dans notre région.

Nous avons déclaré à M. Chan, le ministre du Commerce international, que, en tant que commission portuaire, la seule façon que nous avons de recueillir des fonds consistait à augmenter les droits d'utilisation. Telle est l'option qui s'offre à nous. Or, nous parlons déjà de compétitivité et de commerce international. Je ne pense pas que le gouvernement aurait l'intention d'obliger les commissions portuaires ou d'autres ports à compenser les pertes subies par une augmentation des frais d'utilisation, ce qui aurait pour effet de les rendre encore moins concurrentiels qu'ils ne le sont aujourd'hui. Toutefois, c'est la solution de rechange qui s'offre à nous. Je ne suis pas certain que le Sénat ni la Chambre des communes y voient une solution pratique. C'est le prix à payer lorsqu'on agit de la sorte, c'est-à-dire celui de la compétitivité internationale.

Je pensais — et je suis certain que le Sénat le pensait aussi — que le projet de loi C-9 avait pour but de rendre le système plus efficient. Dans le mémoire que nous avons présenté, nous soutenons que le projet de loi C-9 nous rendra moins efficient. J'ai dit que nous comptons un effectif de très petite taille. Plus

However, we are to move to seven commissioners or up to 11. The commissioners would almost outnumber our staff. We could have one of our commissioners behind each desk. That is an extra cost.

From a philosophical point of view, if we go to seven commissioners the way the bill reads, there will be a municipal, federal, and a provincial component and four user groups. We have nothing against user groups, but if commissioners are nominated by the users of a port, they may be driven from a different point of view than people who do not have an interest in the industry. These people will have the majority. We are asking if you have given this any thought. We are not opposed to user groups, but we wonder if seven to 11 commissioners is necessary for small ports.

We also come under various authorities that we have never been under before, such as freedom of information, which will constitute costs to us as well. Therefore, the legislation will increase our costs. We will probably spend \$100,000 on consultants this year in a variety of areas to satisfy the federal government, at a time when the economy of the forest industry in British Columbia is in dire straits. We know we will have less revenue.

Has anyone thought through the implications of this legislation to the smaller ports? Should the bill not contain a two-tier system, rather than imposing all the requirements of the larger ports on the small ports?

The harbour commissions have served this country well. They have been an engine of growth and have not been a burden on taxpayers. In fact, if we did not have harbour commissions, we would have to create something to replace them because they generate economic activity at no cost to government, which is always looked upon favourably by governments.

There are portions of this act, including the section on gross revenue, which put us at a distinct advantage because we choose to operate our port rather than rent it out. As well, we have a number of cost factors that will further decrease our revenues. We hope there may be some way of incorporating a two-tier system to allow us to operate as efficiently as we did under the Harbour Commission Act.

We are very economical, Madam Chairman. We operate on a stipend which was set by the federal government in 1982 and has not been increased. As a full-time chairman, I earn \$500 a month. Ours has been a very efficient, low-cost, low-budget operation. We use the moneys we receive to develop our area.

l'effectif serait réduit, croyions-nous, et plus nous serions efficaces. Toutefois, nous devons passer à sept commissaires et peut-être même jusqu'à 11. Le nombre des commissaires serait presque supérieur à celui des employés. Nous pourrions asseoir un commissaire à chacun de nos bureaux. Voilà qui entraîne des coûts supplémentaires.

Du point de vue philosophique, si, comme le prévoit le projet de loi, nous passons à sept commissaires, il y aura des volets municipal, fédéral et provincial ainsi que quatre groupes d'utilisateurs. Nous n'avons rien contre les groupes d'utilisateurs, mais les commissaires nommés par les utilisateurs d'un port risquent d'avoir un point de vue différent de ceux qui n'ont pas d'intérêts dans l'industrie. Ces personnes auront la majorité. Nous nous demandons si vous y avez réfléchi. Nous ne nous opposons pas aux groupes d'utilisateurs, mais nous nous demandons si sept ou 11 commissaires sont bel et bien nécessaires pour les ports de petite taille.

Nous serons également visés par des dispositions qui ne nous ont jamais touchés auparavant, par exemple celles qui ont trait à l'accès à l'information, ce qui entraînera également des coûts pour nous. Par conséquent, le projet de loi a pour effet d'augmenter nos coûts. Pour donner satisfaction au gouvernement fédéral, nous dépenserons probablement cette année 100 000 \$ en honoraires d'experts-conseils spécialisés dans divers domaines, au moment où l'économie de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique connaît des moments difficiles. Nous savons que nos recettes diminueront.

A-t-on réfléchi aux répercussions du projet de loi sur les ports de plus petite taille? Plutôt que d'imposer aux petits ports toutes les exigences auxquelles doivent se conformer les ports de grande taille, le projet de loi ne devrait-il pas plutôt prévoir un régime à deux paliers?

Les commissions portuaires ont bien servi le pays. Elles ont été un moteur de croissance, sans pour autant constituer un fardeau pour les contribuables. Si les commissions portuaires n'existaient pas, nous aurions dû, en fait, créer autre chose pour les remplacer puisqu'elles génèrent de l'activité économique sans qu'il en coûte un sou aux gouvernements, ce qui fait toujours l'affaire de ces derniers.

Il y a les articles du projet de loi, notamment celui qui a trait aux recettes brutes, qui nous désavantagent particulièrement parce que nous avons choisi d'exploiter notre port plutôt que de le louer. De plus, nous devons composer avec un certain nombre de facteurs de coûts qui contribueront à réduire encore nos recettes. Nous espérons qu'on trouvera un moyen quelconque d'intégrer un régime à deux paliers pour nous permettre de fonctionner aussi efficacement que nous l'avons fait sous le régime de la Loi sur les commissions portuaires.

Madame la présidente, nous ne coûtons vraiment pas cher. Nous exerçons nos activités en vertu d'appointements fixés par le gouvernement fédéral en 1982 et qui n'ont pas été augmentés depuis. À titre de président à temps plein, je gagne 500 \$ par mois. Très efficace, notre exploitation a un budget et des coûts très limités. Nous utilisons l'argent que nous touchons pour contribuer au développement de notre région.



We would be happy to answer any questions. Mr. White, our Chief Executive Officer, is here to deal with any difficult questions you may have.

**Senator Forrestall:** It is nice to see you again, Mr. Anderson.

Were you consulted on the former Bill C-44 or the present Bill C-9?

**Mr. Anderson:** Senator, I came in at a disadvantage. I was on the harbour commission from 1980 to 1986 and came back on again approximately two years ago, after Bill C-44 had come forward. There were discussions with the department. Proposals had been made, but no one knew what the final outcome would be. As things have developed, there have been meetings and discussions at which concern was expressed that this would not work so well. We met with staff today on the gross revenue issue. They tell us that we are not running a for-profit business and that therefore we should not talk about gross and net revenues. Very few businesses operate on the basis of paying taxes on gross revenues. That does not make sense. We have expenses and flow-through.

Yes, we have had discussions and have been told that it is very difficult to create legislation that applies to all ports across Canada. It is difficult to formulate a definition that applies to them all. I agree with that. In my humble opinion, all ports should not fall under one act.

**Senator Forrestall:** I would not argue with that.

This bill will have a heavy impact on the triggering mechanisms for environmental reviews. How has Port Alberni handled this problem historically? Should this bill pass, there will no longer be anything to trigger an assessment or a review. How will you deal with that?

**Mr. Anderson:** This is an area of the legislation which has not been finalized, although we have been told that this is the final copy. Until now, we have been subject to both provincial and federal inspections. We are presently building a new marina. Environmental assessments were carried out by both the federal and provincial governments.

Under this bill, there will be a new provision. It will be expensive, and probably unnecessary, because we already have two very strong sets of environmental law with which we must comply and which we assumed would continue in place.

The new provisions will be more expensive for us, but will they improve anything? We believe that we already have enough environmental inspections and that these new provisions will not be an improvement.

**Senator Forrestall:** It is my understanding that the bill will have the net result of removing you from any and all environmental assessments, putting the onus for this back on your

Nous serons heureux de répondre à vos questions. M. White, notre président-directeur général, est ici présent pour répondre aux questions difficiles que vous nous poserez.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis heureux de vous revoir, monsieur Anderson.

Avez-vous été consulté à propos du projet de loi C-4 ou du projet de loi C-9 actuel?

**M. Anderson:** Sénateur, j'ai été quelque peu désavantagé. J'ai siégé à la commission portuaire de 1980 à 1986, et je suis revenu il y a environ deux ans, soit après le dépôt du projet de loi C-44. Il y a eu des discussions avec le ministère. Des propositions ont été mises de l'avant, mais personne ne savait ce qu'allait être le résultat final. Au fil du temps, nous avons eu des rencontres et des discussions, à l'occasion desquelles on a dit craindre que le tout n'allait pas fonctionner aussi bien que prévu. Aujourd'hui, nous avons rencontré des fonctionnaires pour parler de la question des recettes brutes. Ils nous ont dit que nous n'exploitions pas une entreprise sans but lucratif et que, par conséquent, nous ne devrions pas parler de recettes brutes et nettes. Très peu d'entreprises sont tenues de payer des impôts sur des recettes brutes. Cela n'a pas de sens. Nous avons des dépenses et des mouvements de trésorerie.

Oui, nous avons eu des discussions, et on nous a dit qu'il était très difficile de créer un projet de loi s'appliquant à tous les ports du Canada. Il est difficile de formuler une définition qui s'applique à tous. Je suis d'accord. À mon humble avis, tous les ports ne devraient pas être visés par un seul et même texte de loi.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne vous contredirai pas sur ce point.

Le projet de loi aura des impacts considérables quant au déclenchement de mécanismes d'examen environnemental. Traditionnellement, comment le havre de Port Alberni s'est-il acquitté de cette responsabilité? À supposer que le projet de loi soit adopté, il n'y aura plus rien pour déclencher une évaluation ou un examen. Comment ferez-vous face à cette situation?

**M. Anderson:** Il s'agit d'un aspect du projet de loi qui n'a pas encore été arrêté de façon définitive, même si on nous a dit qu'il s'agit de la version finale. Jusqu'à maintenant, nous étions assujettis aux inspections provinciales et fédérales. Nous aménageons actuellement un nouveau port de plaisance. Des évaluations environnementales ont été menées par les gouvernements fédéral et provincial.

En vertu du projet de loi, il y aura une nouvelle disposition. Elle se révélera coûteuse et probablement superflue puisqu'il existe déjà deux très fortes séries de lois environnementales auxquelles nous devons nous conformer et qui, croyons-nous, demeureront en place.

Les nouvelles dispositions augmenteront nos coûts, mais amélioreront-elles la situation? Nous sommes déjà, croyons-nous, assujettis à un nombre suffisant d'inspections environnementales. Ces nouvelles dispositions ne constitueront pas une amélioration.

**Le sénateur Forrestall:** Je crois comprendre que le projet de loi aura comme effet net de vous soustraire aux évaluations environnementales en vous confiant cette responsabilité.

shoulders. How would you deal with that and how would you pay for it?

**Mr. Denis White, Port Manager and Chief Executive Officer, Port Alberni Harbour Commission:** As Mr. Anderson has told you, in the past we have used the provincial and federal environmental departments to inspect not only harbour commission projects but our customers' projects. We see this new regulation as being another layer of red tape through which the developer must go. It is another layer of government through which a project would have to pass, and we do not believe it is necessary.

**Senator Forrestall:** I imagine that ports such as Port Alberni — and there are many of them in Canada — would have to consult with legal experts and environmental consultants to draw up a plan acceptable to the province with respect to work that is environmentally sensitive to the ecosystem of the port and the surrounding area.

**Mr. White:** We do not now have a staff that is versed in this type of environmental regulation. I suppose we could hire and train people to do that for the port. However, as I said before, it is already being done by other government departments.

**Senator Forrestall:** That may come to a crashing end, though. Have you seen the regulations or has anyone suggested what the new regulations might be?

**Mr. Anderson:** We have seen the bill and the letters patent. That is why we are here. We have not seen the regulations.

**Senator Forrestall:** Do you have any way of knowing how to deal with gross or net revenues?

**Mr. Anderson:** Yes, we do. Gross revenue is defined for us.

**Senator Forrestall:** What percentage is defined?

**Mr. Anderson:** That is in the letters patent. We have already been given that: 2 per cent is up to \$3 million; from \$3 million to \$10 million is 4 per cent. Those were the figures I was using when I gave you the example of the \$5 million.

**Senator Forrestall:** I wondered if that is what they were for. The Fraser River Commission was talking about that. That is probably what it was.

**Mr. Anderson:** My understanding is that those percentages will be the same across Canada. This is where we hear the term "level playing field." Depending on your gross, Montreal will pay 4 per cent on over \$5 million, and then it goes under other scales, too. In other words, we would all pay the same.

Our problem is, as I mentioned, that some are landlord ports and some are operating ports. That causes a tremendous inequity. We could end up paying more than the Port of Vancouver because they are a landlord port. If that makes sense to you, gentlemen, it certainly does not to us.

Comment vous acquitterez-vous de cette responsabilité? Comment en assurerez-vous les coûts?

**M. Denis White, directeur du port et président-directeur général, Commission du havre de Port Alberni:** Comme M. Anderson vous l'a dit, nous avons par le passé eu recours aux ministères provincial et fédéral de l'Environnement pour inspecter non seulement les projets de la commission portuaire, mais aussi ceux de nos clients. Nous voyons dans cette nouvelle réglementation une autre formalité administrative à laquelle le promoteur doit se conformer. Il s'agit d'une autre étape de la bureaucratie gouvernementale qu'un projet de loi devra franchir, et nous ne croyons pas que cela soit nécessaire.

**Le sénateur Forrestall:** J'imagine que les ports comme celui de Port Alberni — et ils sont nombreux au Canada — devront consulter des conseillers juridiques et des experts-conseils en environnement pour mettre au point un plan acceptable pour la province, en ce qui a trait aux travaux délicats pour l'écosystème du port et de la région avoisinante.

**M. White:** Nous n'avons pas à notre service d'employés rompus à ce genre de réglementation environnementale. Je suppose que nous pourrions embaucher et former des personnes qui auraient pour mandat de s'acquitter de cette tâche pour le port. Toutefois, comme je l'ai dit auparavant, ce travail est déjà effectué par d'autres ministères gouvernementaux.

**Le sénateur Forrestall:** Tout cela risque cependant de s'interrompre brutalement. Avez-vous vu la réglementation, ou quelqu'un vous a-t-il donné une idée de ce qu'elle pourrait être?

**M. Anderson:** Nous avons vu le projet de loi et les lettres patentes. C'est pourquoi nous sommes ici. Nous n'avons pas vu la réglementation.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous une idée de la façon de traiter les recettes brutes ou nettes?

**M. Anderson:** Oui. Les recettes brutes sont définies pour nous.

**Le sénateur Forrestall:** Quel est le pourcentage défini?

**M. Anderson:** Cela figure dans les lettres patentes. On nous a déjà informés: jusqu'à 3 millions de dollars, le pourcentage est de 2 p. 100; de 3 millions de dollars à 10 millions de dollars, il est de 4 p. 100. Ce sont les chiffres que j'ai utilisés dans l'exemple des 5 millions de dollars.

**Le sénateur Forrestall:** Je me demande si c'est bien à cela que doivent servir les chiffres. La commission du Fraser en a parlé. C'est probablement ce dont il est question.

**M. Anderson:** Je crois comprendre que les pourcentages seront les mêmes partout au Canada. Voilà pourquoi on entend parler de «règles du jeu égales». Selon les recettes brutes, Montréal paiera 4 p. 100 sur les sommes qui excèdent 5 millions de dollars, puis d'autres échelles s'appliqueront également. En d'autres termes, nous paierons tous la même chose.

Le problème, c'est que, comme je l'ai mentionné, on a affaire à des ports locataires et à des ports exploitants. Il en résulte une iniquité criante. Nous pourrions devoir payer plus que le port de Vancouver parce qu'il s'agit d'un port locataire. Si cela vous paraît sensé, messieurs, nous ne partageons certes pas votre avis.



**Senator Forrestall:** You understand how it could happen.

**Mr. Anderson:** It is obvious to us how it can happen because we are using different figures to calculate gross. They get rent and we get the total figure of salary, machines, everything, on ours. Even though our take-home revenue is much less than Vancouver's, it looks larger because we are paying labour and everything. Our gross, compared to the gross of Vancouver or other ports, may make it appear as if we are one of the giants in the port industry, whereas we are one of the midgets. It depends on how you calculate it and what type of port you are. The government must address this key part. They cannot just let the operating ports hang out to dry because they choose to operate their ports. It is not a penalty. It is not a bad thing to operate ports. Why penalize them dollar-wise for operating?

**Senator Bryden:** Is it possible for us to get, or do we have copies of, these letters patent?

**The Chairman:** We could ask for them.

**Senator Bryden:** Everyone else in the world has them. It would be nice for us to have them.

**Mr. Anderson:** We could provide this committee with the copies that were provided by the department to us. We have not been told that these are confidential. I am sure that in order for you to reach conclusions, it would be beneficial for you to have the letters patent so that you understand what is being put forward.

**Senator Bryden:** I am sure that will not be necessary. The department has been very forthcoming. If they know that it would be helpful to us, they will have them on our desk tomorrow morning.

What is the population of Port Alberni?

**Mr. Anderson:** The City of Port Alberni and the surrounding area within the valley is approximately 30,000. About 19,000 to 20,000 of that is within the city proper.

**Senator Bryden:** Did you say there were three commissioners?

**Mr. Anderson:** We have three commissioners, three terminals.

**Senator Bryden:** Who appoints the commissioners?

**Mr. Anderson:** One is appointed by the City of Port Alberni and two are appointed by the federal government under the present Harbour Commission Act.

**Senator Bryden:** Is there a good relationship between the commission and the city?

**Mr. Anderson:** The city and the harbour commission, over the 50 years that we have existed, have worked hand in hand on a variety of projects to the point that the City of Port Alberni has never asked for any grant in lieu of taxes. This is because the projects were cosponsored with them. It was like an indirect

**Le sénateur Forrestall:** Vous comprenez comment cela peut se produire.

**M. Anderson:** À nos yeux, il est évident que cela peut se produire parce que nous utilisons des chiffres différents pour établir les recettes brutes. Ils touchent des loyers, et nos chiffres comprennent le total des salaires, des machines et de tout. Même si notre revenu réel est beaucoup moindre que celui du port de Vancouver, il paraît plus grand parce que nous assumons les coûts de la main-d'oeuvre et tout le reste. Nos recettes brutes, lorsqu'on les compare à celles de Vancouver ou d'autres ports, peuvent donner l'impression que nous comptons parmi les géants de l'industrie portuaire, tandis que nous comptons parmi les nains. Tout dépend de la façon dont s'effectuent les calculs et du type de port. Le gouvernement doit s'attaquer à ce problème essentiel. Il ne peut pas se permettre de laisser les ports exploitants en plan simplement parce qu'ils ont choisi d'assurer leur propre exploitation. Ce n'est pas une pénalité. Exploiter un port n'est pas mauvais en soi. Pourquoi, dans ce cas, imposer des sanctions pécuniaires?

**Le sénateur Bryden:** Pourrions-nous obtenir ces lettres patentes, ou en avons-nous des copies?

**La présidente:** Nous pouvons en faire la demande.

**Le sénateur Bryden:** À part nous, tout le monde semble les avoir. Ce serait bien que nous les ayons.

**M. Anderson:** Nous pourrions mettre à la disposition du comité les copies qui nous ont été fournies par le ministère. On ne nous a pas dit qu'il s'agissait de documents confidentiels. Pour tirer vos propres conclusions, je suis certain qu'il serait utile que vous ayez en main les lettres patentes pour bien comprendre la nature des propositions.

**Le sénateur Bryden:** Je suis certain que cela ne sera pas nécessaire. Le ministère a été des plus avenants. S'il apprend que ces documents nous seront utiles, nous les aurons sur nos bureaux demain matin.

Quelle est la population de Port Alberni?

**M. Anderson:** La Ville de Port Alberni et la région environnante dans la vallée compte environ 30 000 habitants. De 19 000 à 20 000 d'entre eux vivent dans la ville.

**Le sénateur Bryden:** Avez-vous dit qu'il y avait trois commissaires?

**M. Anderson:** Nous avons trois commissaires et trois terminaux.

**Le sénateur Bryden:** Qui nomme les commissaires?

**M. Anderson:** Aux termes de la Loi sur les commissions portuaires actuelle, un commissaire est nommé par la Ville de Port Alberni, et deux, par le gouvernement fédéral.

**Le sénateur Bryden:** La commission et la Ville entretiennent-elles de bonnes relations?

**M. Anderson:** La Ville et la commission portuaire, au cours de ses 50 années d'existence, ont travaillé la main dans la main à une diversité de projets, au point où la Ville de Port Alberni n'a jamais demandé de subventions tenant lieu d'impôts. Le phénomène s'explique par le fait que nous avons coparrainé les

taxation of us because our money went into projects that were jointly beneficial.

I cannot speak for future councils. However, I can tell you at this particular time, that the mayor and council, if it was their decision, would probably advocate leaving the money with the harbour commission and letting them use it for harbour development.

**Senator Bryden:** You believe that the municipality would support the position you are putting forward today?

**Mr. Anderson:** I do not think there is any question about that, senator. The gross figure amounts have nothing to do with the city. That is a separate issue with the Government of Canada. However, grants in lieu of taxes are not a high priority of theirs. If it became a question of whether the port could be viable, with grants in lieu of taxes, and stipends back to the federal government, I know that the City of Port Alberni would do everything in its power to make sure that we were to remain a stable and profit-making corporation.

**Senator Adams:** You mentioned freezers and fish plants. Do you own those enterprises? Who employs the labourers? How does the system work?

**Mr. Anderson:** As I mentioned, the Port Alberni Harbour Commission is proud of being an economic generator. Port Alberni, for those who are not aware, is off the beaten track. We are not on the east side of Vancouver Island where Parksville, Courtenay, Nanaimo and Victoria are situated. If you go north on the Island Highway, to Parksville, and then west, we are approximately in the middle of the island, on a fjord.

There are good things and bad things about our location: We have beautiful country, and several hundred thousand kilometres with 30,000 people. We grew great trees up until recently. We cannot log them any more, however, as it is a wilderness area.

When it comes to marinas or fish plants, it is difficult to get investors to come to where we are because of the Nanaimos, the Victorias, the Vancouvers and so on.

On water-related jobs, the harbour commission has promoted certain things. We built a fish plant with a processing ice plant and so forth. We have leased it out for a number of years. Some of the companies, because of bad fish catches, go broke and someone else comes in. However, we wanted to have a facility there so that the people who wanted to process could do so. We gave them an opportunity to lease so that they would not have to spend their capital money on a plant in an industry that is cyclical. We installed an ice machine to encourage someone to come in and process there.

**Senator Adams:** What can you tell me about the length of your season?

projets avec elle. C'était une façon de nous imposer indirectement puisque notre argent était investi dans des projets avantageux pour la Ville et nous.

Je ne peux pas me prononcer pour les conseils futurs. Toutefois, je puis vous assurer que, au moment où on se parle, le maire et le conseil, s'il leur revenait de prendre la décision, préconiseraient probablement qu'on laisse l'argent dans les mains de la commission portuaire et qu'on lui laisse le soin de l'utiliser aux fins du développement portuaire.

**Le sénateur Bryden:** Vous pensez que la municipalité appuiera la position que vous défendez aujourd'hui?

**M. Anderson:** Sénateur, je pense que la question ne se pose même pas. Les recettes brutes n'ont rien à voir avec la Ville. Il s'agit d'une question distincte qui concerne le gouvernement du Canada. Toutefois, les subventions tenant lieu d'impôts fonciers ne figurent pas très haut sur la liste des priorités de la Ville. Si c'est la viabilité du port qui était en cause, avec des subventions tenant lieu d'impôts fonciers et des appointements versés au gouvernement fédéral, je sais que la Ville de Port Alberni ferait tout en son pouvoir pour faire en sorte que nous demeurions une société à but lucratif stable.

**Le sénateur Adams:** Vous avez fait allusion à des congélateurs et à des usines de transformation du poisson. Ces entreprises vous appartiennent-elles? Qui emploie les ouvriers? Comment le système fonctionne-t-il?

**M. Anderson:** Comme je l'ai dit, la Commission du havre de Port Alberni est heureuse d'être un moteur économique. Port Alberni, pour ceux qui l'ignoraient, est en dehors des sentiers battus. Nous ne nous trouvons pas du côté est de l'île de Vancouver, où sont situées les villes de Parksville, Courtenay, Nanaimo et Victoria. Si vous remontez la route de l'île jusqu'à Parksville, puis que vous vous dirigez vers l'ouest, vous nous retrouverez environ au milieu de l'île, sur un fjord.

Notre emplacement a des qualités et des défauts. La région est magnifique, et 30 000 personnes occupent quelques centaines de milliers de kilomètres carrés. Jusqu'à tout récemment, nous faisons pousser de beaux grands arbres. Nous ne pouvons toutefois plus les récolter puisqu'il s'agit d'une réserve naturelle.

Lorsqu'il s'agit de ports de plaisance ou d'usines de transformation du poisson, il est difficile d'attirer des investisseurs à cause de villes comme Nanaimo, Victoria, Vancouver, et cetera.

En ce qui concerne les emplois liés à l'eau, la commission portuaire a fait la promotion de certaines industries. Nous avons aménagé une usine de transformation du poisson dotée d'une fabrique de glace, et cetera. Nous l'avons louée pendant un certain nombre d'années. Certaines des entreprises, en raison de mauvaises captures, ont fait faillite et ont été remplacées par d'autres. Toutefois, nous tenions à mettre une installation à la disposition de personnes intéressées à y faire de la transformation. Nous leur avons donné la possibilité de louer l'installation pour leur éviter d'avoir à consacrer leurs capitaux à une industrie par nature cyclique. Nous avons installé une fabrique de glace pour inciter quelqu'un à faire de la transformation.

**Le sénateur Adams:** Pouvez-vous me parler de la durée de votre saison?



**Mr. Anderson:** The season has grown longer for both our marinas. We have not turned communist by any means.

We pay a lease on a campground from the Province of British Columbia. They did not want to put in camping facilities. We built a marina, and they had the upland, and we said that we were attracting all kinds of people and their boats. We ended up taking a lease from the province on a park that they owned. We probably spent close to \$1 million putting in the camp grounds. The province told us that, in putting in the marina, we had caused the problem of people wanting to come there. I thought that that was what tourism was all about.

We were off the beaten track, so, as I said, we tried to build our area up a bit. We put in moneys that private developers chose not to put in. It is not that we want to put money into small craft harbours or fish plants; we would love to have investors come in and do it. When that did not happen, however, we thought that our role was to try to encourage development. Our area is basically forestry and fishery, and tourism has been a relatively new thing there. Whale watching is relatively new. For close to 50 years, we have been trying to promote our own economic activity.

**Senator Adams:** Does the port charge the fishermen and trawlers for bringing the fish to the fish plant?

**Mr. Anderson:** We have it leased out to a company. They sell ice to them, and they process fish. We have now a significant amount of fish farming in our area. As I said, we are on a fjord, not on the open ocean. There is a great deal of fish farming going on there, and they are processing fish in our area from the fish farms.

**Senator Adams:** If your port is privatized, will the fees you charge go up?

**Mr. Anderson:** No one has ever asked to purchase our facilities. It is difficult to answer a hypothetical question. We would not mind if someone wanted to purchase it.

I suspect that the market would dictate the price of processing. As you know, labour rates vary. I am not trying to hedge, but it is difficult to say.

**Senator Forrestall:** I have been absolutely fascinated by the growth of ocean kayaking on the West Coast. Has that sport come to Port Alberni yet?

**Mr. Anderson:** Yes, sir. We have two vessels. One, the *Lady Rose*, was built around 1937 in Scotland. It is a small steamer that carries freight up and down the Alberni Canal to small settlements, and to some native communities which can

**M. Anderson:** La saison s'est rallongée pour nos deux ports de plaisance. Nous ne nous sommes absolument pas convertis au communisme.

Nous payons à la province de la Colombie-Britannique un loyer sur un terrain de camping. La province ne voulait pas aménager un terrain de camping. Nous avons aménagé un port de plaisance, et la province possédait le bien-fonds littoral. Nous avons dit que nous attirions un grand nombre de personnes et de bateaux. Nous avons fini par verser un loyer à la province sur un parc qu'elle possédait. Nous avons probablement dépensé près de 1 million de dollars pour aménager le terrain de camping. Lorsque nous avons aménagé le port de plaisance, la province nous a dit que nous avions causé un problème en intéressant des gens à venir dans la région. Moi, je croyais que c'était justement l'objectif du tourisme.

Nous nous trouvons en dehors des sentiers battus, de sorte que, comme je l'ai dit, nous avons tenté de bonifier quelque peu notre région. Nous avons investi là où les promoteurs privés ont choisi de ne pas le faire. Ce n'est pas que nous tenions à investir dans les ports pour petites embarcations ou encore dans des usines de transformation du poisson; nous aimerions que des investisseurs s'en chargent. Comme cela ne s'est pas produit, nous avons cependant jugé que notre rôle consistait à tenter de stimuler le développement. Notre région est foncièrement axée sur l'industrie forestière et la pêche, et le tourisme y est relativement nouveau. L'observation des baleines y est relativement nouvelle. Depuis près de 50 ans, nous nous efforçons de faire la promotion de notre propre activité économique.

**Le sénateur Adams:** Le port impute-t-il des frais aux pêcheurs et aux chalutiers qui acheminent du poisson à l'usine de transformation?

**M. Anderson:** Nous la louons à une entreprise. Elle leur vend de la glace, et elle transforme le poisson. Dans notre région, la pisciculture est aujourd'hui florissante. Comme je l'ai dit, nous nous trouvons sur un fjord et non directement au bord de l'océan. Dans notre région, il y a bon nombre d'exploitations piscicoles, et on transforme le poisson qu'elles produisent.

**Le sénateur Adams:** Si votre port est privatisé, les droits que vous imposez augmenteront-ils?

**M. Anderson:** Personne n'a jamais demandé à acheter nos installations. Il est difficile de répondre à une question hypothétique. Nous ne nous opposerions pas à l'idée que quelqu'un l'achète.

Je suppose que c'est le marché qui dicterait le prix de la transformation. Comme vous le savez, les frais de la main-d'oeuvre varient. Je ne cherche pas à contourner la question, mais c'est difficile à dire.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai été absolument fasciné par la croissance du kayak de mer sur la côte Ouest. Ce sport a-t-il gagné Port Alberni?

**M. Anderson:** Oui, monsieur. Nous avons deux navires. L'un, le *Lady Rose*, a été construit aux environs de 1937 en Écosse. Il s'agit d'un petit vapeur qui va et vient le long du canal Alberni pour approvisionner de petits villages et certaines communautés

only be reached by water. It has become very famous. You can put your kayak on that ship, go down to the mouth of the Alberni Canal, and kayak your heart out. There are nice sandy beaches on the little islands, and it is sheltered water.

**The Chairman:** Do you have lighthouses?

**Mr. Anderson:** Yes, and they will now be staffed, I understand. Tourism, in the form of whale-watchers, kayakers, and other areas, is becoming much more of an economic generator.

**The Chairman:** We will now hear from the Chamber of Shipping of British Columbia. Mr. Ron Cartwright is the president, and he is here along with Mr. Roper, the chairman, Mr. Nicol, the director, and Mr. Stevens, the secretary-treasurer. We welcome you to our committee.

**Mr. Anthony G. Roper, Chairman, Chamber of Shipping of British Columbia:** We appreciate the opportunity to appear before you, and to present the views of the constituents of the Chamber of Shipping of British Columbia and the North West CruiseShip Association. The proposed legislation is very significant for the maritime community.

The Chamber of Shipping of British Columbia is a professional organization which represents international deep sea ship owners, operators, agents, brokers, and related companies throughout B.C. Our membership, including associate and service members, is in excess of 100 companies. These companies collectively contribute to international trade, and thereby to a benefit of close to \$800 million and 9,000 jobs to the Canadian economy.

The North West CruiseShip Association is the Canadian affiliate of the International Council of Cruise Lines of Washington D.C. It represents the international cruise industry throughout Canada. It has dealings, on behalf of its member lines, with public agencies and private organizations with respect to the operation of ports and terminals, the provision of services such as security, pilotage and customs, and the regulatory environment as it affects the operation of the cruise industry in the region.

Representations on behalf of these organizations have previously been made to the Standing Committee on Transportation in 1995 and 1996 with regard to Bill C-44. We would emphasize that our current views on the Canada Marine Act are entirely in line with those that we have previously expressed. We continue to support this legislation as progressive, and we advocate that Bill C-9 be expeditiously implemented in its current form in order to build on the benefits which the act brings.

We are concerned about the potential distortion of the legislation, resulting from changes made subsequent to the public consultation process. Under Part 1, Canada Port Authorities, we find the decision to provide greater port autonomy while retaining federal status to be entirely consistent with the crucial need to maintain Canada's competitiveness. The proposed structure also

autochtones qui ne sont accessibles que par bateau. Il est devenu très célèbre. On peut y embarquer son kayak, descendre jusqu'à l'embouchure du canal Alberni et faire du kayak à loisir. Sur les petites îles, il y a de jolies plages sablonneuses, et les eaux sont abritées.

**La présidente:** Avez-vous des phares?

**M. Anderson:** Oui, et, si je comprends bien, ils seront maintenant occupés. Le tourisme, c'est-à-dire les adeptes de l'observation des baleines et du kayak, entre autres, contribuent de plus en plus au développement économique de la région.

**La présidente:** Nous entendrons maintenant la Chamber of Shipping of British Columbia. M. Ron Cartwright est le président, et il a à ses côtés M. Roper, le président du conseil, M. Nicol, le directeur, et M. Stevens, le secrétaire-trésorier. Nous vous souhaitons la bienvenue au comité.

**M. Anthony G. Roper, président du conseil, Chamber of Shipping of British Columbia:** Nous apprécions l'occasion qui nous est donnée de comparaître devant vous et de présenter les vues des mandants de la Chamber of Shipping of British Columbia et de la North West CruiseShip Association. Le projet de loi revêt une très grande importance pour le monde maritime.

La Chamber of Shipping of British Columbia est une organisation professionnelle qui représente les propriétaires de navires hauturiers internationaux, des exploitants, des représentants, des courtiers et des entreprises connexes de toute la Colombie-Britannique. Nous représentons ainsi plus de 100 entreprises, y compris des membres associés et des membres de l'industrie des services. Ces entreprises contribuent collectivement au commerce international, en générant des bénéfices de près de 800 millions de dollars et en faisant bénéficier l'économie canadienne de 9 000 emplois.

La North West CruiseShip Association est la filiale canadienne de l'International Council of Cruise Lines, de Washington D.C. Elle représente l'industrie canadienne de la croisière aux quatre coins du Canada. Au nom de ses transporteurs membres, elle traite avec des organismes publics et privés relativement à l'exploitation des ports et des terminaux, à la prestation de services tels que la sécurité, le pilotage et les douanes, de même qu'au cadre réglementaire qui influe sur les activités de l'industrie de la croisière dans la région.

En 1995 et 1996, ces organismes ont fait valoir leurs points de vues auprès du comité permanent des transports à propos du projet de loi C-44. Nous tenons à préciser que nos vues actuelles sur la Loi maritime du Canada sont tout à fait conformes à celles que nous avons déjà exprimées. Nous continuons de soutenir le projet de loi, que nous considérons comme progressiste, et nous souhaitons que le projet de loi C-9 soit, dans sa forme actuelle, mis en oeuvre sans délai, de manière à ce qu'on puisse tirer profit des avantages qu'il comporte.

Nous craignons les altérations qui pourraient être faites au projet de loi à la suite de modifications apportées au thème du processus de consultation publique. Dans la partie 1, «Administrations portuaires canadiennes», nous estimons que la décision de conférer aux ports une autonomie plus grande, même s'ils continuent de relever de la compétence fédérale, est tout à



acknowledges the clear obligation of ports to serve as the gateway for the far-reaching hinterland. This capacity is fundamental to Canada's ability to service the global markets of international trade.

Our desire is to ensure that ports are not subject to multiple layers of jurisdiction, and that they have the ability to set policy, and to function with the certainty and decisiveness of a commercial entity. In this context, we would draw the committee's attention to the commendable manner in which the Port of Vancouver has moved to establish a port transition group in the spirit of the proposed legislation. It is our understanding that this broadly representative body has begun to define the governance process, as well as the letters patent, including the structure and rules of the board. We strongly support the activities of this group as a model for other ports.

It is clear that local considerations should come into this. For example, definitions of what constitutes the core business of a port may have varying interpretations in different areas and should be clearly defined in the local letters patent.

We urge that the group be instructed to continue its work at its own pace, without interference, and that the government be seen to support this work.

On the section regarding public ports, we support the de-proclamation policy in principle. While recognizing that new commercial ports must have some legal grounds for the recovery of the costs of providing services, we would underline our understanding that public harbour dues will disappear on de-proclamation. Transport Canada presentations have led us to understand that the marine navigation services fees introduced by the Canadian Coast Guard in 1996 would effectively duplicate the basis for port dues. We could seek confirmation of this linkage in the legislation.

The part of the proposed legislation that deals with the St. Lawrence Seaway has little impact on our region. We consider the proposals worthy of support, however.

We support the dissolution of the Canada Ports Corporation in clause 139. It is an unnecessary level of jurisdiction in achieving port autonomy.

Under Part 7, Amendments to the Pilotage Act, we support the proposed changes. We would like to emphasize the disputes resolution mechanism and the proposed ministerial review.

Under Part 1, we feel the definition of "user" needs to be unambiguous. We advocate that the term "user" should apply to those paying directly for port services as a result of commercial operations. Under clause 8, the incorporation clause, the role of

fait conforme au besoin crucial de préserver la compétitivité du Canada. La structure proposée reconnaît aussi clairement l'obligation qu'ont les ports de servir de porte d'entrée vers le vaste arrière-pays. Cela est essentiel à la capacité du Canada de fournir des services aux marchés mondiaux du commerce international.

Ce que nous voulons, c'est éviter que les ports ne soient assujettis à de multiples strates de compétences pour faire en sorte qu'ils aient la capacité de fixer des politiques et de fonctionner avec l'assurance et l'esprit de décision d'une entité commerciale. Dans ce contexte, nous tenons à attirer l'attention du comité sur les efforts louables déployés par le port de Vancouver, qui a pris des dispositions pour établir un groupe portuaire transitoire conforme à l'esprit du projet de loi. Nous croyons comprendre que cet organisme représentant de nombreuses parties a commencé à définir le mécanisme administratif, de même que les lettres patentes, y compris la structure et les règles de fonctionnement du conseil. Nous appuyons fortement les activités de ce groupe, qui pourraient servir de modèle à d'autres ports.

Il est clair qu'on doit tenir compte de considérations locales. Par exemple, la définition de ce qui constitue les activités de base d'un port peuvent varier selon les régions. Ces activités devraient être clairement définies dans les lettres patentes locales.

À notre avis, on devrait enjoindre au groupe de poursuivre ses travaux à son propre rythme, et le gouvernement devrait afficher son appui à sa démarche.

En ce qui concerne la partie portant sur les ports publics, nous appuyons en principe la politique d'abrogation des désignations. Tout en reconnaissant que les nouveaux ports commerciaux doivent pouvoir s'autoriser de dispositions législatives pour recouvrer les coûts de la prestation de services, nous tenons à préciser que, selon la compréhension que nous avons de la situation, les droits applicables à l'utilisation des ports publics disparaîtront avec l'abrogation. Les présentations faites par Transports Canada nous ont amenés à conclure que les frais de services pour la navigation maritime introduits par la Garde côtière en 1996 dédoubleraient dans les faits les droits portuaires. Il faudrait faire confirmer l'existence d'un tel lien dans le texte de loi.

La partie du projet de loi qui porte sur la Voie maritime du Saint-Laurent a peu d'impacts sur notre région. Nous considérons toutefois que les propositions méritent notre soutien.

Nous soutenons la dissolution de la Société canadienne des ports proposée à l'article 139. Dans le contexte de l'autonomie portuaire, il s'agit d'un niveau de compétences superflues.

Nous appuyons les modifications proposées dans la partie 7, Modifications de la Loi sur le pilotage. Nous tenons à faire ressortir le mécanisme de règlement des différends et l'examen ministériel proposé.

Dans la partie 1, nous pensons que la définition du mot «utilisateur» doit être sans ambiguïté. À notre avis, le terme «utilisateur» devrait s'appliquer à ceux qui paient directement des services portuaires à la suite d'activités

the Vancouver Transition Group, and similar groups in other ports, should be taken into consideration.

Under clause 8(2)(f), we strongly believe that a ports board must be widely representative of both public interest and users. To maintain effective management, it is essential that directors be selected for their functional, rather than political, qualifications. This sentiment is also clearly in the interests of the federal government as a major stakeholder in a port.

We are in agreement with the proposed make-up. We do have reservations about the additional provincial representation for Vancouver, however. This is a precedent, and a special case scenario. We see no reason why the provincial representation cannot be drawn from the four impacted provinces acting together.

It is our opinion that the CEO function will be strengthened by allowing the board full discretion on the appointment of the CEO, who will be an additional non-voting director to those appointed through the ministerial process. The ability of the port board to function effectively depends on its structure. We strongly advocate that the board elect the chairperson, as set out in clause 17.

While the board will devote its efforts to the area of broad policy, we believe that it has a significant role to play as a court of appeal to counter any potential operational inequity through arbitrary regulation or fee. That is in clause 20.

We support the notion of ministerial appointment, provided that selection is made from a list proposed and compiled by the users. In this respect, the committee's attention is drawn to the existence of the Western Marine Community, an informal coalition of all port users from every sector. As such, this body could well play an objective, key role in the consultation-selection process.

We support the principle that the federal government should have some certainty of return on its investment, and we understand the rationale for a charge on gross revenue. Our concern is that, if set too high, it could place an unreasonable burden on a given port in the case of hard times. We advocate a two-component formula of base perpetual fee, plus a capital factor. The former could be set at a level reflecting the federal government's long-term benefits from the ports through, for example, grants in lieu of municipal taxes. The latter would represent a level of paid-down capital assets in a given year, i.e. this component would reduce to zero over time.

commerciales. À l'article 8, qui a trait à la constitution, on devrait tenir compte du rôle du groupe transitoire de Vancouver et de groupes analogues dans d'autres ports.

À l'alinéa 8(2)f), nous sommes fermement convaincus que le conseil d'administration d'un port devrait représenter le plus largement possible les utilisateurs et les intérêts publics. Pour assurer une gestion efficace, il est essentiel que les administrateurs soient choisis en fonction de leurs qualifications fonctionnelles plutôt que politiques. Voilà qui va incontestablement dans le sens des intérêts du gouvernement fédéral, à titre d'intervenant majeur dans un port.

Nous sommes d'accord avec la proposition. Nous avons toutefois des réserves quant à la représentation provinciale additionnelle prévue pour le port de Vancouver. Il s'agit d'un précédent et d'un scénario particulier. Nous ne voyons pas pourquoi la représentation provinciale ne pourrait pas être assurée par la mise en commun des efforts des quatre provinces touchées.

Nous sommes d'avis que la fonction de premier dirigeant sera renforcée du fait qu'on laisse au conseil des pouvoirs discrétionnaires absolus quant à sa nomination. Le premier dirigeant, qui n'a pas de droit de vote, s'ajoute aux administrateurs nommés en vertu de la procédure ministérielle. La capacité du conseil d'administration du port de fonctionner efficacement dépend de sa structure. Nous sommes fortement d'avis que le conseil devrait élire le président du conseil, comme on le précise à l'article 17.

Tandis que le conseil déploiera ses efforts dans le secteur de la politique au sens large, nous pensons qu'il a un rôle important à jouer en tant que tribunal d'appel ayant le mandat de corriger toute forme d'iniquité opérationnelle éventuelle, qu'il s'agisse d'une réglementation arbitraire ou d'un droit. Ce principe est énoncé à l'article 20.

Nous sommes favorables à la notion de nomination ministérielle, à condition que la sélection s'effectue à partir d'une liste proposée et compilée par les utilisateurs. À cet égard, nous attirons l'attention du comité sur l'existence de la Western Marine Community, coalition officielle de tous les utilisateurs des ports, issus de tous les secteurs. À ce titre, l'organisme pourrait très bien jouer un rôle clé objectif dans le processus de consultation ou de sélection.

Nous sommes d'accord avec le principe selon lequel le gouvernement fédéral doit avoir certaines certitudes quant au rendement sur son investissement, et nous comprenons le bien-fondé de l'imposition d'un droit sur les recettes. Ce que nous craignons, c'est que ces droits, s'ils sont trop élevés, fassent peser un fardeau indu sur un port donné, en cas de difficultés économiques. Nous préconisons plutôt une formule à deux volets fondée sur un droit de base perpétuel, auquel s'ajouterait un facteur d'immobilisations. Le premier pourrait être fixé à un niveau rendant compte des avantages à long terme que le gouvernement fédéral tirera des ports grâce, par exemple, à des subventions tenant lieu d'impôts fonciers municipaux. Le régime présenterait un niveau d'immobilisations remboursées pour une année donnée, c'est-à-dire que le droit, à terme, disparaîtrait.



Under clauses 10 to 13, "Continuance of Harbour Commissions", we support the process stipulated in these clauses.

Broadly speaking, we are in agreement with the stipulations under clauses 14 to 22, "Directors". As stated earlier, we do question the rationale for the restriction on the CEO under clause 21(2). Our further recommendation is to see the board function as a court of appeal.

For clauses 34 to 43, the proposed amendments reflect the limited changes discussed through the national and regional process following the earlier recommendations by the Standing Committee on Transportation. In this respect, the Chamber of Shipping of British Columbia and the Northwest CruiseShip Association support the minister's proposals as they apply to the western region.

Regarding clause 47, we have expressed previous concern over the uncertainties caused by the exclusion of the Navigable Waters Protection Act from the activities envisaged by clauses 62, 74 and 98. Our concern in this respect remains.

With reference to Part 7, "Amendments to the Pilotage Act", we would remind the committee that, since the current regime's inception in 1972, the West Coast community has lived up to its obligations to maintain a self-sufficient pilotage service. At no time has the West Coast called for any contribution from the Canadian taxpayer.

The Chamber of Shipping in British Columbia and the Northwest CruiseShip Association represent the ship owners who are the users of the pilotage service. The owner looks to the pilot on the basis of 24-hour, 365-days-per-year availability for the professional guidance of a valuable asset through the hazards of coastal navigation. In this context, the owner's interest is coincident with that of the general public.

The West Coast has an enviable safety record — it is among the best in the world. The current system, admittedly less than perfect, has evolved with a fine balance between the concerns of safety and the need to maintain efficiency.

There have certainly been some expressions of dissatisfaction with the system during the review process, and these were largely based on the premise that a competitive service would lower costs. We emphatically do not subscribe to this notion. Nevertheless, this prompted an intense review of activity implemented through a Western Regional Task Force, and chaired by the Chamber of Shipping of British Columbia.

The task force concluded that the current arrangement essentially meets the needs of the industry. At the same time, it identified desirable areas for further improvement in both the short and longer term, all of which we will continue to work on. The conclusion was that the service is cost effective in terms of the cost of similar services in the West Coast trading area.

Nous sommes favorables au processus défini dans les articles 10 à 13, «Prorogation des commissions portuaires».

De façon générale, nous sommes aussi favorables aux dispositions qui figurent dans les articles 14 à 22, «Administrateurs». Comme nous l'avons déjà dit, nous nous interrogeons sur le bien-fondé de la restriction des pouvoirs du premier dirigeant prévue au paragraphe 21(2). Nous recommandons aussi que le conseil d'administration soit habilité à agir comme tribunal d'appel.

Les modifications proposées aux articles 34 à 43 rendent compte des modifications limitées qui ont fait l'objet de discussions dans le cadre du processus national et régional qui a suivi les recommandations antérieures du Comité permanent des transports. À cet égard, la Chamber of Shipping of British Columbia et la Northwest CruiseShip Association appuient les propositions du ministre qui visent la région de l'Ouest.

En ce qui concerne l'article 47, nous avons fait état des vives inquiétudes que nous inspirent les ambiguïtés causées par l'exclusion de la Loi sur la protection des eaux navigables des activités prévues aux articles 62, 74 et 98. À cet égard, nos préoccupations demeurent les mêmes.

En ce qui concerne la Partie 7, «Modifications de la Loi sur le pilotage», nous tenons à rappeler au comité que, depuis l'adoption du régime actuel en 1972, la communauté de la côte Ouest a respecté l'obligation qui lui a été faite d'assurer un service de pilotage autonome. Jamais nous n'avons demandé une participation des contribuables canadiens.

La Chamber of Shipping of British Columbia et la Northwest CruiseShip Association représentent les armateurs qui utilisent le service de pilotage. Les armateurs se tournent vers les pilotes pour obtenir, 24 heures sur 24, tous les jours de l'année, des orientations professionnelles, ce qui, étant donné les dangers de la navigation côtière, représente un atout précieux. Dans ce contexte, les intérêts des armateurs coïncident avec ceux du grand public.

Dans le domaine de la sécurité, la côte Ouest a un dossier enviable: il compte parmi les meilleurs au monde. Le système actuel, bien qu'imparfait, on en convient, a évolué dans le sens d'un équilibre délicat entre les préoccupations pour la sécurité et la nécessité de préserver l'efficacité.

Dans le cadre du processus d'examen, certains se sont dits insatisfaits du système, et ces insatisfactions avaient trait pour une bonne part à l'hypothèse selon laquelle un service concurrentiel entraînerait une diminution des coûts. Nous sommes tout à fait en désaccord avec cette idée. Néanmoins, il en est résulté un examen poussé des activités par l'entremise d'un groupe de travail de la région de l'Ouest présidé par la Chamber of Shipping of British Columbia.

Le groupe de travail en est venu à la conclusion que la situation actuelle répond essentiellement aux besoins de l'industrie. En même temps, on a défini des secteurs où des améliorations seraient souhaitables, à court et à long termes, et nous continuerons d'y travailler. En dernière analyse, on a convenu que le service est rentable par rapport au coût de services analogues dans la zone commerciale de la côte Ouest.

There are positive examples of the progressive collaborative work now being jointly undertaken by the industry, the Pilotage Authority and the pilots. These are a direct consequence of the task force activity, and would include new access to Kitimat, and helicopter boarding to optimize the use of pilot boats.

Other tangible evidence of the positive benefits of the recent soul-searching include the pilots' acceptance of a final offer settlement for contract negotiations. We are looking forward to our participation in the proposed ministerial review.

Our philosophy on pilotage can be summed up by the following. The international shipping industry is entitled to the services of expert pilots when they are needed, and at reasonable cost.

We believe that, overall, this is a good piece of legislation, and it represents considerable compromise during the build-up process. Although we have indicated some desirable features, the bottom line is that we support the legislation in its current form. We hope that our presentation will provide constructive impact, and we wish the committee well in its further deliberations.

**Senator Roberge:** You were consulted by Transport Canada before Bill C-9 and Bill C-44 came out, were you not?

**Mr. Roper:** That is correct.

**Senator Roberge:** That is interesting, because quite a few of the others were not.

Does the chamber see a viable method of contributing to the poorer ports of B.C.?

**Mr. Joseph A. Nicol, Director, Chamber of Shipping of British Columbia:** Are you suggesting cross-subsidization, from one commercial sector to another?

**Senator Roberge:** Yes.

**Mr. Roper:** We would be against cross-subsidization in any form. We are against the principle of cross-subsidization. We feel that "user pay, user say" is the concept, and that charges should be placed where the services are required, and paid for by the people who need them.

**Senator Forrestall:** When we suggested that a few years ago, you dumped all over us. I admire your consistency.

**Senator Bryden:** The Chamber of Shipping of British Columbia represents international deep sea shipowners. You represent in excess of 100 companies. Of those, how many would be deep sea shipowners?

**Mr. Roper:** Of the companies themselves, 25 represent international ships. The owners who are represented are obviously a much wider range, because one agent may represent many international owners. The number of foreign ships arriving in B.C.

Il existe des exemples positifs d'initiatives progressives axées sur la collaboration prise de concert par l'industrie, l'Administration de pilotage et les pilotes. Ces initiatives sont le résultat direct des efforts du groupe de travail. On songe notamment à l'accès à Kitimat et à l'embarquement par hélicoptère pour optimiser l'utilisation des bateaux-pilotes.

Parmi d'autres preuves tangibles des effets positifs de la réflexion récente, citons l'acceptation par les pilotes de l'offre finale de règlement dans le cadre des négociations contractuelles. Nous sommes impatients de participer à l'examen ministériel proposé.

On peut résumer comme suit notre philosophie du pilotage. L'industrie internationale du transport a droit aux services de pilotes spécialisés dont elle a besoin, à un coût raisonnable.

Nous croyons que, dans l'ensemble, le projet de loi est valable et qu'il rend compte des compromis considérables faits au stade de la conception. Même si nous avons fait état de certaines caractéristiques souhaitables, il n'en reste pas moins que nous appuyons le projet de loi dans sa forme actuelle. Nous espérons que notre témoignage aura un effet constructif, et nous souhaitons au comité bonne chance dans ses délibérations futures.

**Le sénateur Roberge:** Vous avez été consultés par Transports Canada avant le dépôt du projet de loi C-9 et du projet de loi C-44, n'est-ce pas?

**M. Roper:** C'est vrai.

**Le sénateur Roberge:** C'est intéressant parce que un bon nombre d'autres organismes ne l'ont pas été.

Votre organisme envisage-t-il une méthode viable d'apporter une contribution aux ports plus pauvres de la Colombie-Britannique?

**M. Joseph A. Nicol, directeur, Chamber of Shipping of British Columbia:** Faites-vous référence à une forme d'interfinancement, d'un secteur commercial à un autre?

**Le sénateur Roberge:** Oui.

**M. Roper:** Nous nous opposons à toute forme d'interfinancement. Nous nous opposons au principe même de l'interfinancement. Nous sommes d'avis que le principe de l'utilisateur-payeur devrait s'appliquer et que des droits devraient être imputés en contrepartie des services nécessaires. Ces droits devraient être assumés par ceux qui ont besoin des services.

**Le sénateur Forrestall:** Lorsque nous avons fait cette suggestion il y a quelques années, vous nous êtes tombés dessus à bras raccourcis. J'admire votre constance.

**Le sénateur Bryden:** La Chamber of Shipping of British Columbia représente les propriétaires de navires hauturiers internationaux. Vous représentez plus de 100 entreprises. De ce nombre, combien y a-t-il de propriétaires de navire hauturiers?

**M. Roper:** Parmi les entreprises elles-mêmes, 25 représentent des navires internationaux. Les armateurs représentés sont manifestement beaucoup plus nombreux puisqu'un seul et même représentant peut représenter de nombreux armateurs



in a year is close to 3,000, all of which are foreign flagged, with a multitude of international owners.

**Senator Bryden:** What would be your most localized group? You have international deep sea shipowners, then you have operators, agents, brokers and related companies. How many agents are there?

**Mr. Roper:** There are about 60 agents.

**Senator Bryden:** Would those agents represent deep sea shipowners?

**Mr. Roper:** Yes.

**Senator Bryden:** Is it the same with brokers?

**Mr. Roper:** Brokers represent them in a different way. A broker will arrange cargoes, and arrange to put the owner together with a cargo on a commercial basis. The ships may not even come to Vancouver for that. The physical arrival of the ship requires the attention of an agent to take care of its business, however.

**Senator Bryden:** Are we double-counting any here? You are referring to 100 separate companies. I take it that those would be exclusive of the deep sea shipowners, unless those people are headquartered in Vancouver.

**Mr. Roper:** They would include some of the deep sea shipowners who are now headquartered in Vancouver.

**Senator Bryden:** How many?

**Mr. Roper:** It would include about 20 international owner-managers who are now located in Vancouver, and who manage their tonnage through Vancouver.

**Senator Bryden:** The rest would be service providers to shipowners.

**Mr. Roper:** In some form or another — either by ship agency work or brokering to arrange cargoes. Some of our associate members will arrange for goods to be delivered to a ship, look after its business, and so on.

**Senator Forrestall:** What is the proportion of management of Canadian-flagged ships?

**Mr. Roper:** There are no Canadian-flagged ships managed from Vancouver.

**Senator Forrestall:** You have a large group of agents representing foreign interests, as opposed to Canadian interests. Is that correct?

**Mr. Roper:** Yes. There are no Canadian-flagged deep sea ships. There are obviously Canadian-flagged barges, but the deep sea ships are all foreign.

**Senator Bryden:** Would any of these ships call on Port Alberni?

**Mr. Roper:** Some, but very few.

**Senator Bryden:** Would they be cargo vessels?

internationaux. Chaque année, la Colombie-Britannique reçoit près de 3 000 navires étrangers, qui battent tous pavillon étranger. Ils appartiennent à une multitude de propriétaires internationaux.

**Le sénateur Bryden:** Quel serait votre groupe le plus localisé? Vous représentez des propriétaires de navires hauturiers internationaux, des exploitants, des représentants, des courtiers et des entreprises connexes. Combien de représentants y a-t-il?

**M. Roper:** Il y en a environ 60.

**Le sénateur Bryden:** Ces représentants représentent-ils les propriétaires de navires hauturiers?

**M. Roper:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Avec les courtiers, la situation est-elle la même?

**M. Roper:** Les courtiers les représentent de façon différente. Un courtier organise les chargements et apparie propriétaire et fret en vertu de critères commerciaux. Pour ce faire, les navires n'ont pas même à se rendre à Vancouver. L'arrivée physique du navire exige toutefois l'attention d'un agent mandaté pour s'occuper de ses affaires.

**Le sénateur Bryden:** Est-il possible que nous comptions en double? Vous faites référence à 100 entreprises distinctes. Je suppose que ce nombre exclut les propriétaires de navires hauturiers, à moins qu'ils n'aient leur siège social à Vancouver.

**M. Roper:** On y retrouve un certain nombre de propriétaires de navires hauturiers dont le siège social est aujourd'hui à Vancouver.

**Le sénateur Bryden:** Combien?

**M. Roper:** Il y a aujourd'hui environ 20 directeurs-propriétaires établis à Vancouver et qui administrent leur tonnage à partir de Vancouver.

**Le sénateur Bryden:** Les autres sont des fournisseurs de services aux armateurs.

**M. Roper:** D'une façon ou d'une autre — par le truchement d'activités de consignation de navires ou de courtage pour organiser des chargements. Certains de nos membres associés s'occupent de la livraison de biens aux navires, s'occupent des affaires des navires, et cetera.

**Le sénateur Forrestall:** La gestion de navires battant pavillon canadien représente quelle proportion?

**M. Roper:** Il n'y a pas de navires battant pavillon canadien administrés à partir de Vancouver.

**Le sénateur Forrestall:** Vous comptez un nombre important d'agents représentants des intérêts étrangers par opposition aux intérêts canadiens, n'est-ce pas?

**M. Roper:** Oui. Il n'y a pas de navires hauturiers battant pavillon canadien. De toute évidence, il y a des barges battant pavillon canadien, mais les navires hauturiers sont tous étrangers.

**Le sénateur Bryden:** Certains de ces navires font-ils escale à Port Alberni?

**M. Roper:** Certains, mais très peu.

**Le sénateur Bryden:** S'agit-il de navires de charge?

**Mr. Roper:** Yes. They would load forest products mainly out of Port Alberni.

**The Chairman:** Witnesses from British Columbia mentioned that some aspects of the bill could hurt the competitiveness of the B.C. harbours. Do you share this view in any way?

**Mr. Roper:** Competitiveness comes down to the cost of operating. To some extent, that will come back to the fees that the port will have to pay to operate, or to the charges that are being paid to pilots to move the ships around. As long as there is a control on these costs — recognizing that we are competing not necessarily with other Canadian ports, but with ports on the U.S. West Coast — that should not be so much of an element. However, it must be recognized that a competitive element must be controlled.

**Senator Forrestall:** I have done battle over Canadian flags for 25 or 30 years with your group, the Council of B.C. Forest Products, and others, and there is not much I can contribute to the debate.

It is vitally important that foreign-flagged ships come into Vancouver to bring goods in, and to take goods back out. I do not like someone in a shipping office in Hong Kong telling me what is good for the West Coast and what is not, however. I have been listening to that for a long time. If we had a couple hundred Canadian-flagged ships, I would like to see the owners get right in there and mix it up.

I suspect that chains owning 250 registered ships in Canada, and crewed by Canadians, would have an entirely different view on this bill than do you. The thing that qualifies and lends credibility to what you are saying is that you are the reality and I am the fantasy. I understand that.

**Mr. Roper:** It might be appropriate to point out that some international shipowners registered or based in Vancouver are now managing about 10 million tonnes of shipping from Vancouver. In addition, there are changes currently under discussion to the Canada Shipping Act that may bring about changes in the structure of how Canadian-flagged vessels can be manned.

The people interested in developing this are obviously people who are looking for competitive operations and competitive services. If the changes to the Canada Shipping Act can be brought about in such a way to assist that, people managing tonnage from Vancouver that may be under a Singapore flag, a Hong Kong flag, or a Panama flag could very well decide that the Canadian flag is an option. This is being discussed. It may not be such a fantasy. It is something that could perhaps come about.

**Senator Forrestall:** I want to thank you for holding this matter to be of sufficient importance that you came a long way in order to let us have the benefit of your views.

**M. Roper:** Oui. Ils transportent des produits forestiers, principalement au départ de Port Alberni.

**La présidente:** Des témoins de la Colombie-Britannique ont mentionné que certains aspects du projet de loi allaient nuire à la compétitivité des ports de la Colombie-Britannique. Partagez-vous ce point de vue d'une façon ou d'une autre?

**M. Roper:** La compétitivité se résume au coût de fonctionnement. Dans une certaine mesure, on revient aux droits que le port doit verser pour fonctionner, ou encore aux droits versés aux pilotes pour assurer le déplacement des navires. Tant et aussi longtemps que ces coûts font l'objet d'un contrôle — on doit reconnaître que nous soutenons la concurrence non pas nécessairement d'autres ports canadiens, mais bien de ports de la côte Ouest américaine —, ce facteur ne devrait pas jouer un rôle trop important. Toutefois, il faut reconnaître que la compétitivité doit faire l'objet d'une forme de contrôle.

**Le sénateur Forrestall:** Depuis 25 ou 30 ans, je mène la lutte pour les pavillons canadiens avec votre groupe, le Council of B.C. Forest Products et d'autres, et il n'y a pas grand-chose que je puisse apporter au débat.

Que des navires battant pavillon étranger viennent à Vancouver pour livrer des marchandises et en rapporter revêt une importance capitale. Toutefois, je n'aime pas qu'une personne assise dans un bureau de Hong Kong me dise ce qui est bon pour la côte Ouest et ce qui ne l'est pas. Ces propos, je les entends depuis longtemps. Si nous avions deux ou trois cents navires battant pavillon canadien, j'aimerais voir les armateurs prendre leur place et modifier quelque peu l'équilibre.

Je soupçonne que des chaînes possédant 250 navires immatriculés au Canada et possédant un équipage canadien auraient sur le projet de loi des vues tout à fait différentes des vôtres. Ce qui accrédite votre thèse, c'est que vous êtes ancrés dans la réalité et que, pour ma part, je me cantonne dans le rêve. Je le comprends.

**M. Roper:** Il convient peut-être de souligner que certains armateurs internationaux immatriculés ou établis à Vancouver administrent aujourd'hui environ 10 millions de tonnes de fret à partir de Vancouver. En outre, on discute actuellement de la possibilité d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada des modifications qui transformeront la façon dont l'équipage des navires battant pavillon canadien doit être formé.

De toute évidence, les personnes intéressées à mettre au point un tel système sont celles qui sont à l'affût d'activités et de services concurrentiels. Si les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada peuvent jouer un rôle en ce sens, les personnes qui administrent du fret à partir de Vancouver, mais à l'aide d'un bateau battant pavillon de Singapour, de Hong Kong ou de Panama, pourraient très bien en venir à la conclusion que le pavillon canadien est une option. On en discute. Ce n'est peut-être pas un rêve absolu. Peut-être y viendra-t-on un jour.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous remercie de considérer cette question comme suffisamment importante pour avoir fait un long voyage à seule fin de nous faire bénéficier de vos vues.



**Mr. Nicol:** In our presentation, we mentioned that we do have 9,000 Canadian jobs, so we are speaking as Canadians. My company employs 30 of those, and we are a foreign ship agent.

The chamber is a non-profit society in its volunteer work, so we do speak as Canadians. Part of its mandate is to promote and develop trade through British Columbia ports. We believe that this will help promote and develop jobs through Canadian ports.

We also fully support the changes to allow the Canadian flag to be more competitive. We have a bit of a problem with one commercial sector paying for another commercial sector, however. We stand on the philosophy of no cross-subsidization from one commercial sector to another commercial sector. We have made it clear to other government bodies, however, that, if the Canadian taxpayer deems subsidies necessary for the economy of a region, that should be done with Canadian taxpayers' money.

**Senator Forrestall:** Is the Port of Vancouver financially healthy enough to sustain the massive capital undertaking that it is facing in trying to free up and create new space?

**Mr. Roper:** That question should more properly be put to the port. Have representatives from it made a presentation to you?

**The Chairman:** They will do so tomorrow morning.

**Mr. Roper:** Perhaps they can comment on that.

**Senator Adams:** Did you say that your organization has 9,000 members?

**Mr. Nicol:** No. We created 9,000 jobs in the Canadian economy. There are 100 members of the chamber, and we have some 3,000 foreign ship calls.

**Senator Adams:** You support Bill C-9 without amendment. We have heard that some people from the East Coast will lose their jobs if Bill C-9 is passed and their ports are sold to private companies. Perhaps the situation in B.C. is different from the one on the East Coast. Will this bill not result in any job losses in dock areas in B.C.?

**Mr. Roper:** We believe that this legislation will assist ports to be more competitive, which in turn will develop more jobs. It is conceivable that there will have to be some restructuring within the port office, which may result in one or two jobs being changed.

**Senator Adams:** Earlier today we heard witnesses from Halifax, who said that their wharf is in need of upgrading and that, if the bill is passed, there is no way the port can be developed to gain more business.

**M. Nicol:** Dans notre exposé, nous avons mentionné les 9 000 emplois canadiens dont nous sommes responsables, de sorte que nous parlons en tant que Canadiens. Ma société emploie 30 personnes, et nous agissons comme représentants de compagnie maritime étrangère.

Notre organisme est une société sans but lucratif qui travaille à titre bénévole, de sorte que nous nous exprimons à titre de Canadiens. Nous avons notamment pour mandat de promouvoir et de favoriser le commerce qui transite par les ports de la Colombie-Britannique. Nous croyons que le projet de loi contribuera à faire la promotion des ports canadiens de même qu'à créer des emplois.

Nous sommes également tout à fait favorables aux modifications qui visent à rendre le pavillon canadien plus concurrentiel. Toutefois, le fait de demander à un secteur commercial de payer pour un autre nous pose problème. Nous nous opposons à toute forme d'interfinancement d'un secteur commercial à un autre. Cependant, nous avons mentionné clairement à d'autres organismes gouvernementaux que, à supposer que les contribuables canadiens jugent le recours à des subventions nécessaires pour l'économie d'une région, on devrait recourir à l'argent des contribuables canadiens.

**Le sénateur Forrestall:** Sur le plan financier, le port de Vancouver a-t-il les reins suffisamment solides pour soutenir les projets d'immobilisations massifs qu'il doit entreprendre pour libérer et créer de nouveaux espaces?

**M. Roper:** Je pense qu'il vaudrait mieux poser cette question à des représentants du port. Ont-ils témoigné devant vous?

**La présidente:** Ils seront ici demain matin.

**M. Roper:** Peut-être auront-ils des commentaires à formuler à ce sujet.

**Le sénateur Adams:** Avez-vous dit que votre organisation comprenait 9 000 membres?

**M. Nicol:** Non. Nous avons créé 9 000 emplois dans l'économie canadienne. Notre organisme compte 100 membres, et quelque 3 000 navires étrangers font escale chez nous.

**Le sénateur Adams:** Vous appuyez le projet de loi C-9 sans modification. Or, des personnes de la côte Est nous ont dit qu'elles perdront leur emploi si le projet de loi C-9 est adopté et que leurs parts sont vendues à des sociétés privées. Peut-être la situation en Colombie-Britannique diffère-t-elle de celle de la côte Est. Le projet de loi ne provoquera-t-il pas des pertes d'emplois autour des bassins de la Colombie-Britannique?

**M. Roper:** Nous croyons que le projet de loi aidera les ports à être plus concurrentiels, ce qui en contrepartie, entraînera la création d'un plus grand nombre d'emplois. On peut imaginer qu'il y aura une certaine forme de restructuration dans les bureaux du port, ce qui risque d'entraîner la modification d'un emploi ou deux.

**Le sénateur Adams:** Plus tôt aujourd'hui, nous avons entendu des témoins de Halifax, dont le quai doit être mis à niveau. Si le projet de loi est adopté, nous ont-ils dit, le port ne pourra pas être mis en valeur de manière à stimuler l'activité.

**Mr. Roper:** I do not understand their objections. We believe that, if the port has the autonomy to do these things and to move ahead, it will continue to develop jobs and it will maintain the jobs that it has.

I must admit that I am not aware of the particular problems at Halifax.

**Senator Adams:** If the bill is passed, they will need \$200 million to upgrade the dock, and they cannot borrow \$200 million. My concern is with regard to how they will create jobs.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen, for your contribution.

The committee recessed.

---

The committee resumed.

**The Chairman:** Senators, our next witnesses are with the Port of Nanaimo, Ms Patti Miller and Mr. Bill Mills.

Welcome to our committee. We look forward to hearing from you.

**Ms Patti Miller, Chair, Port of Nanaimo:** Thank you, Madam Chairman and committee members. It is a pleasure to be here today to outline five areas of concern which we believe are worthy of your consideration before you recommend the final acceptance of this bill.

You have already heard from our colleagues in Port Alberni. Since they are the only other harbour commission on Vancouver Island, we share many of the same concerns. We are both forest products ports. Since they have covered many of the areas of mutual concern to us, I will try to be brief because I know you have had a long afternoon.

We would like to comment on directors, the gross revenue charge or stipend, special examinations, the Municipal Grants Act, and the right of expropriation.

I shall comment first on clauses 8(2)(f) and 14(1). Under this bill, the Port of Nanaimo will have seven directors, an increase of two from the present. As the bill is currently drafted, four of these directors will be user representatives appointed by Governor in Council after being nominated by the minister in consultation with the users. We support user representation on the board. It is probably long overdue. However, in our opinion, the user group, or any other group, should not represent the majority on the board. We recommend to the Senate that the bill be amended to ensure that no one group has a majority on the board.

To be more specific, for a port with seven members on its board, we suggest one federal, one provincial, three user representatives, and two municipal appointees. This would allow the same level of input that the Port of Nanaimo has enjoyed for the past 36 years. Both the City of Nanaimo and the Regional District of Nanaimo have substantial areas of their jurisdiction

**M. Roper:** Je ne comprends pas leurs objections. Si le port a l'autonomie nécessaire pour prendre de telles initiatives et aller de l'avant, il continuera, croyons-nous, de créer des emplois et de préserver les emplois qui existent déjà.

Je dois avouer que je ne connais pas les problèmes particuliers de Halifax.

**Le sénateur Adams:** Si le projet de loi est adopté, ils auront besoin de 200 millions de dollars pour mettre à niveau le bassin, et ils ne peuvent pas emprunter 200 millions de dollars. Ma préoccupation a trait à la façon dont ils s'y prendront pour créer des emplois.

**La présidente:** Merci beaucoup, Messieurs, de votre contribution.

La séance est levée.

---

La séance reprend.

**La présidente:** Sénateurs, nous allons maintenant entendre les porte-parole du port de Nanaimo, Mme Patti Miller et M. Bill Mills.

Bonjour. Nous vous écoutons avec plaisir.

**Mme Patti Miller, présidente, Port de Nanaimo:** Merci, madame la présidente, membres du comité. Nous sommes heureux de pouvoir venir aujourd'hui vous parler des cinq domaines que nous estimons mériter votre attention avant que vous ne recommandiez l'adoption du projet de loi.

Vous avez déjà entendu nos collègues de Port Alberni. Comme ils représentent la seule autre commission portuaire de l'île de Vancouver, nous partageons bon nombre de leurs préoccupations. Nos deux ports sont des ports forestiers. Comme ils ont déjà couvert bon nombre des préoccupations qui sont aussi les nôtres, j'essaierai d'être brève car je sais que l'après-midi a été long.

Nos observations portent sur les administrateurs, le prélèvement sur les revenus bruts, ou les frais, les examens spéciaux, la Loi sur les subventions aux municipalités et le droit d'expropriation.

Je vais commencer par les dispositions 8(2)(f) et 14(1). Selon ce projet de loi, le port de Nanaimo aura sept administrateurs, deux de plus qu'actuellement. Quatre d'entre eux seront des représentants des utilisateurs nommés par le gouverneur en conseil sur proposition du ministre en consultation avec les utilisateurs. Nous sommes en faveur de la représentation des utilisateurs au conseil. C'est quelque chose qui aurait dû se faire depuis longtemps. Mais, nous estimons que les groupes d'utilisateurs, ou tout autre groupe, ne doivent pas constituer une majorité au sein du conseil. Nous recommandons au Sénat de modifier le projet de loi pour qu'aucun groupe ne puisse détenir la majorité au conseil.

Plus précisément, un conseil de sept administrateurs devrait, selon nous, compter un représentant du fédéral, un de la province, trois des utilisateurs et deux de la municipalité. Cela permettrait le même niveau de participation qu'a connu le port de Nanaimo pendant 36 ans. La Ville et le district régional de Nanaimo ont d'importants territoires contigus aux eaux portuaires. Nous



bordering port waters, and we would support their continuing representation on the new port authority board.

We also believe that it is important to ensure that no user representative be appointed to more than one board, which is not covered in the bill, and that no corporation should enjoy the advantage of having several of its representatives sitting on several port boards.

The second issue we should like you to consider is clause 8(2)(h), the gross revenue charges or stipend. Basing the stipend calculation on gross revenues penalizes Nanaimo as it is an operations-based port as compared to a landlord-type port. Port Alberni has already told you about that. We recommend that the bill be amended to have the stipend based on the net income of the port authorities.

To make this point more clear, the Port of Nanaimo, as a self-operating port in the normal course of operations, would have a gross revenue of \$10 million which, with the payment of longshore wages and other operating costs, would result in a profit of \$1 million.

If we leased our facilities, as in the case of landlord ports, we would end up with \$4 million in revenue and a profit of \$1 million, and therefore avoid paying the stipend on \$6 million, which is \$10 million less the \$4 million. We have attached to our brief a graph which demonstrates the penalty to the port on an annual basis if the difference between an operating port and a landlord port is not recognized.

To create a level playing field in calculating the stipend for all ports, permitted exclusions from gross revenues in the letters patent must include port-specific operating costs, longshore wages, depreciation and maintenance. It may seem appropriate in theory, but in practice basing the stipend on gross revenues could add to the existing deficit or loss situation. That is a reality for us in B.C. right now.

In 1997, B.C.'s forestry sector experienced economic difficulties, and our port lost \$600,000 on its cargo operation despite having revenue over \$5 million in this area. It gets worse in 1998. We expect a \$1 million dollar loss for handling forestry sector cargoes. To pay a stipend in these circumstances is totally contrary to the principle of businesses paying taxes in profit years based on net income and not paying taxes in years when no profit is achieved.

Our third concern relates to clauses 41, 42, 43, special examinations. These clauses require a port authority to carry out a special examination at least once every five years to determine whether the books, records, systems and practices of the authority are reasonable. In our opinion, this is a bureaucratic requirement which will be costly and unnecessary. It also suggests that the work of the port's independent auditor and his annual reports together with the audited financial statements are not sufficient evidence of the good stewardship carried out by the board of directors and the port administration. In fact, clause 43(1) suggests that the auditor should be the one who carries out the special examination. In fact, if he is doing his job on an annual basis, he

sommes donc en faveur de leur représentation au sein de la nouvelle commission portuaire.

Il nous paraît aussi important de s'assurer qu'aucun représentant des utilisateurs ne sera nommé à plus d'une commission — ce que le projet de loi ne couvre pas — et qu'aucune société ne puisse avoir plusieurs représentants à plusieurs conseils.

Le deuxième point que nous souhaitons aborder est celui de l'alinéa 8(2)h), concernant le montant des frais. Calculer les frais sur les revenus bruts pénalise Nanaimo, port axé sur les opérations plutôt que sur la location. Les gens de Port Alberni vous l'ont déjà dit. Nous recommandons que le projet de loi soit modifié pour que les frais soient calculés sur le revenu net des autorités portuaires.

Pour être encore plus claire, le port de Nanaimo, port autonome, encaisse dans le cours normal de ses opérations des revenus bruts de 10 millions de dollars. Après rémunération des débardeurs et autres frais d'exploitation, il en tire un bénéfice de 1 million de dollars.

Si nous louons nos installations, comme le font les ports de location, nous aurions 4 millions de dollars de recettes et 1 milliard de dollars de bénéfice. Nous n'aurions donc pas à payer les frais sur 6 millions de dollars, soit 10 millions moins 4 millions. Nous avons joint à notre mémoire un graphique où l'on peut voir comment le port sera pénalisé si l'on ne tient aucun compte de la différence entre un port exploitant et un port de location.

Pour plus d'équité dans le calcul des frais, les lettres patentes doivent permettre d'exclure des revenus bruts les coûts d'exploitation spécifiques au port, les coûts de rémunération des débardeurs, l'amortissement et l'entretien. Bien que cela puisse paraître juste en théorie, en pratique le calcul des frais sur les revenus bruts pourrait aggraver un déficit existant. C'est notre réalité actuelle, en Colombie-Britannique.

En 1997, le secteur forestier de la province a connu des difficultés économiques et notre port a perdu 600 000 \$ dans le secteur cargo malgré des revenus de plus de 5 millions. La situation empire en 1998. Nous prévoyons une perte d'un million de dollars dans la manutention du fret forestier. Payer des frais dans de telles circonstances est tout à fait contraire au principe voulant que les entreprises paient des impôts sur le revenu net lorsqu'elles réalisent des bénéfices et n'en payent pas lorsqu'elles n'en font pas.

Notre troisième préoccupation concerne les articles 41, 42 et 43, sur les examens spéciaux. Ils imposent à l'autorité portuaire d'entreprendre un examen spécial au moins une fois tous les cinq ans afin de vérifier si ses livres, ses dossiers, ses systèmes et ses pratiques sont raisonnables. Nous y voyons une exigence bureaucratique coûteuse et inutile. Ces dispositions laissent en outre entendre que le travail du vérificateur indépendant et ses rapports annuels, accompagnés des états financiers vérifiés, ne suffisent pas à prouver la bonne gestion du conseil d'administration et de l'administration portuaire. De fait, le paragraphe 43(1) suggère que l'examen spécial soit entrepris par le vérificateur. S'il fait bien son travail annuel, il examinera les

will be reviewing systems and internal controls and making the appropriate recommendations to port administration and to the board on an annual basis.

The board of directors and the chief executive officer should be fully capable of deciding when an organizational review or systems redevelopment needs to be carried out. In the last 10 years, the Port of Nanaimo has gone through two major organizational reviews that resulted in significant restructuring of the port operations. These reviews were done as a result of strategic planning, planning sessions with the port board, and operational needs as identified by the CEO. They were not done on five-year cycles to satisfy some bureaucratic process. We recommend that this clause be deleted.

The fourth point deals with clause 182.1, Municipal Grants Act. The Municipal Grants Act is amended to provide a grant in lieu of real property tax in respect of any real property managed or held by a port authority. While we appreciate the need for contributions to the municipalities in which the port operates — and they are probably overdue — and the act provides for a three-year transition period, it is important to understand that commission ports have previously not been required to make such grants and have made contributions to their communities in other ways.

We recommend that before the bill is passed by the Senate, each port should be advised of the financial impact of such a grant and the Senate should be made aware of its consequence and ensure that such formulas to be used do not put an unreasonable burden on the port authorities. We have no idea what the effect of the municipal grants in lieu will be on the port.

The minister stated that the purpose of this bill is to make Canada's ports more competitive, and our concern is that the impact of grants in lieu should be fully understood and evaluated for ports that have not previously paid these grants in lieu to ensure that the minister's objectives will indeed be achieved rather than thwarted.

At no time through the process of the development of this bill have we been advised of the formula or the amount of the municipal grant that we will be required to pay when it is fully implemented. If the municipal grant is \$100,000 to the Port of Nanaimo, that is not a problem. However, if it is \$1 million, the port may very well not be able to sustain itself financially and the objective of the minister to achieve a more efficient and competitive port system will fail.

Our next point concerns the right of expropriation. Under the Harbour Commissions Act, ports have had the right to expropriate land for port purposes with the approval of Governor in Council. We recommend the inclusion of this authority in the bill and that it read similar to the Harbour Commissions Act. Our port experience in the last 10 years involved an incident with a railway. They threatened to use their power of expropriation against the port until we reminded them that, under the Harbour Commissions Act, we had the right to expropriate as well.

systèmes et les contrôles internes et présentera des recommandations appropriées à l'administration et au conseil chaque année.

Le conseil d'administration et le chef de la direction devraient être parfaitement capables de décider quand s'impose un examen de l'organisation ou une restructuration des systèmes. Au cours des dix dernières années, le port de Nanaimo a fait faire de grandes révisions organisationnelles qui ont entraîné d'importantes restructurations de ses opérations. Elles étaient le résultat de la planification stratégique, de séances de planification avec le conseil d'administration et des besoins opérationnels qu'avait cernés le chef de la direction. Elles n'ont pas été réalisées tous les cinq ans pour satisfaire à une exigence bureaucratique. Nous recommandons que cet article soit abrogé.

Le quatrième point concerne l'article 182.1 de la Loi sur les subventions aux municipalités. Celle-ci est modifiée de manière à permettre une subvention tenant lieu d'impôt sur tout bien géré par une autorité portuaire ou lui appartenant. Nous comprenons la nécessité des contributions aux municipalités où se trouvent les ports — c'est probablement quelque chose qui aurait dû être fait depuis longtemps — et nous savons que la loi prévoit une période de transition de trois ans. Cependant, il faut bien comprendre que les commissions portuaires n'ont jamais eu jusqu'ici à payer ce genre de subventions et qu'elles ont contribué à la communauté d'autres manières.

Nous recommandons qu'avant l'adoption du projet de loi par le Sénat, chaque port soit informé de l'incidence financière de cette subvention et que le Sénat soit informé de ses conséquences et s'assure que ces formules n'imposent pas un fardeau indu aux autorités portuaires. Nous n'avons aucune idée des effets qu'auront ces subventions pour les ports.

Le ministre a déclaré que le projet de loi avait pour but de rendre les ports canadiens plus compétitifs. Nous voulons donc que l'incidence de ces subventions tenant lieu d'impôt que devront payer les ports pour la première fois soient bien comprises et qu'elles aillent bien dans le sens des objectifs exprimés par le ministre au lieu d'y faire obstacle.

Nous n'avons jamais, dans le contexte de l'élaboration de cette loi, été informés de la formule ou du montant de la subvention municipale que nous aurons à payer. Si le port de Nanaimo doit verser une subvention de 100 000 \$, cela ne pose pas de problème. Mais s'il doit verser un million, il pourrait bien ne pas être en mesure de survivre. L'objectif du ministre d'obtenir un système portuaire plus efficace et plus compétitif serait alors manqué.

Parlons maintenant du droit d'expropriation. Aux termes de la loi sur les commissions portuaires, les ports peuvent exproprier des terrains dont ils ont besoin, avec l'approbation du gouverneur en conseil. Nous recommandons que cette autorité soit reproduite dans le projet de loi avec le même libellé que contient la Loi sur les commissions portuaires. Dans les dix dernières années, nous avons eu un incident avec un chemin de fer qui menaçait d'utiliser son pouvoir d'expropriation contre le port. Nous avons alors rappelé que la Loi sur les commissions portuaires nous permettait aussi d'exproprier.



In conclusion, we can report to you that the Port of Nanaimo has successfully operated as a Harbour Commission for 36 years without being a financial burden to the federal government. We have carried out our mandate of being an effective instrument in the achievement of Canadian international trade objectives and the national transportation policies of the country, as well as making significant contributions to the social and economic development of the area we serve. Nanaimo is an area that has had high unemployment, and economic contribution to the area has been much appreciated.

In recent years, we have participated in or have been a catalyst in over \$100 million of redevelopment in our harbour, including some large parcels of land which have sat dormant for the last 20 years. These developments allowed the port to resurrect revenues from vacant water lots, provide public amenities and develop a cruise ship pier for purposes of diversifying our revenue base and for pursuing the pocket cruise ship business. These are all part of developing and operating a port as we head into the 21st century.

The board of commissioners of the Port of Nanaimo, together with the port administration, through our annual strategic planning exercises, effectively balances the cargo and non-cargo activities of the port and has continually ensured that the port has a sound financial base to serve its clients well into the next century. The board of commissioners believes that the port is a fine example of one of Canada's major ports. With the amendments to Bill C-9 that we have identified in this brief, we feel confident that this port will continue its effective contribution to our community and Canada's national marine policy and international trade objectives.

**Senator Roberge:** Thank you very much for your presentation. I can see that you have a good relationship with the city. You recommend two municipal appointees.

**Ms Miller:** Yes, we have very good relations. We have worked hard at it.

**Senator Roberge:** You mentioned that no user representative should be appointed to more than one port. Do you mean an individual or a corporation, or both?

**Ms Miller:** We did not think it would be right to have one user sit on three or four ports. I believe that that would be a conflict of interest.

**Senator Roberge:** My question is, an individual or a corporation? For example, a corporation can be named to a board.

**Ms Miller:** I believe it was an individual. I think you are bound to have corporations that sit on more than one board.

**Senator Roberge:** Thank you. What would be your definition of net income versus gross income?

**Mr. Bill Mills, Port Manager and Chief Executive Officer, Port of Nanaimo:** Our concern is basically in the cargo area.

En conclusion, nous pouvons vous affirmer que pendant 36 ans le port de Nanaimo a très bien fonctionné comme commission portuaire sans représenter un fardeau financier pour le gouvernement fédéral. Nous nous sommes acquittés de notre mandat qui consiste à faciliter la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international et l'application des politiques en matière de transport. Nous avons également contribué considérablement au développement social et économique de notre région. Nanaimo a connu un taux de chômage élevé et notre apport est très apprécié.

Ces dernières années, nous avons engagé ou suscité pour plus de 100 millions de dollars de réaménagement au port, y compris des constructions sur de grandes parcelles laissées à l'abandon depuis 20 ans. Ces constructions nous ont permis de ressusciter des revenus provenant de terrains vacants au bord de l'eau, d'offrir des équipements touristiques et de construire un quai pour les bateaux de croisière, diversifiant ainsi nos sources de revenu. Tout cela fait partie du plan de développement et d'exploitation du port à l'approche du XX<sup>e</sup> siècle.

La commission du port de Nanaimo et son administration équilibrent bien les activités de fret et les autres activités du port, grâce à une planification stratégique annuelle. Nous avons toujours veillé à ce que le port jouisse d'une base financière solide afin de bien pouvoir servir ses clients dans les décennies à venir. La commission considère son port comme un excellent exemple de ce que peut être un grand port canadien. Si le projet de loi C-9 est modifié comme nous l'avons suggéré dans notre mémoire, nous sommes confiants que le port continuera de contribuer positivement à notre communauté, à la politique maritime du Canada et à nos objectifs en matière de commerce international.

**Le sénateur Roberge:** Je vous remercie de votre exposé. Je constate que vous entretenez de bonnes relations avec la Ville. Vous recommandez deux représentants municipaux.

**Mme Miller:** Oui, nous avons d'excellentes relations. Nous avons fait beaucoup d'efforts pour cela.

**Le sénateur Roberge:** Vous dites que les représentants des utilisateurs ne doivent pas être nommés à plus d'une commission portuaire. Parlez-vous d'une personne ou d'une société ou des deux à la fois?

**Mme Miller:** Nous avons pensé qu'il ne serait pas juste qu'un utilisateur siège au conseil de trois ou quatre ports. Nous estimons qu'il y aurait conflit d'intérêt.

**Le sénateur Roberge:** Mais je veux savoir si vous parlez de la personne ou de l'entreprise? Par exemple, on peut nommer une société comme membre du conseil.

**Mme Miller:** Je crois qu'on songeait à une personne. Il me paraît inévitable que les entreprises siègent à plus d'un seul conseil.

**Le sénateur Roberge:** Merci. Comment définissez-vous le revenu net par rapport au revenu brut?

**M. Bill Mills, directeur du port et président-directeur général, port de Nanaimo:** C'est surtout dans le domaine du fret que nous sommes inquiets.

In terms of an operating port versus a landlord port, we pay longshore wages. We pay administrative staff in the terminal, we pay for our equipment repairs; we own our equipment, similar to Port Alberni. The cost of maintaining a forklift is pretty high, as well as the depreciation on that equipment. We are looking for that to be recognized as one of the exemptions in looking at the calculation of the stipend.

We have both cargo and non-cargo operations. On the cargo side of our operations, our return may be 10 cents on the dollar versus the landlord port, where it may be 80 cents or 90 cents on the dollar.

**Senator Roberge:** I understand that. However, my thinking was that you may have one explanation for what you want as a net income and another port may have another, so they may charge different things.

**Mr. Mills:** There has been a concern that a calculation using net income leaves it open to different calculations. It is like an accountant asking: What is two and two?

**Senator Roberge:** Would have you a recommendation to the government?

**Mr. Mills:** We would prefer net income. It makes sense; it is a similar practice to that of businesses. Net income can, I believe, be easily defined and calculated.

**Senator Roberge:** On your special examination, who would control the controller?

**Mr. Mills:** The bill, under clause 43(1), proposes that it would be the auditor.

**Senator Roberge:** And you say no?

**Mr. Mills:** The audit committee of the board controls the auditor. It seems to me that if the auditor is doing his job right, then when he reports on internal controls, meets with the audit committee, he can talk about his recommendations, he can talk about systems. We went through two major reorganizations, changed our whole operation, but we did not adhere to a five-year cycle to make those changes. It is our opinion that to spend money on that sort of exercise — if the audit process is ongoing and significant enough, then the structure of the operation is under constant examination. We have done that twice over the past ten years.

**Senator Roberge:** Would it be significant if the relevant clause stays in?

**Mr. Mills:** In my opinion, it adds to the cost of operations. An expenditure of \$20,000 or \$40,000 is involved in the examination of all the records, which is what I expect the auditor to be doing on an annual basis — looking at systems and making recommendations as he is doing his internal controls, production of our financial statements, the annual meetings. That process is sufficient to reflect the good stewardship of the administration and board. Our reorganizations came out of strategic planning exercises that we go through each spring with the board.

Comme nous sommes un port exploitant et non un port de location, nous payons les débardeurs. Nous payons aussi le personnel administratif du terminal et les réparations à l'équipement; comme Port Alberni, nous sommes propriétaires de notre équipement. Le coût d'entretien d'un chariot à fourche est considérable, comme l'est aussi l'amortissement. Nous souhaiterions que cela fasse partie des exemptions pour le calcul des frais.

Nous avons des opérations de fret et autres. Côté fret, nous obtenons peut-être 10 p. 100 contre un port de location qui encaisse peut-être 80 cents ou 90 cents par dollar de recette.

**Le sénateur Roberge:** Je comprends bien. Mais je me disais que vous aviez peut-être une certaine définition du revenu net, tandis qu'un autre port pourrait en avoir une différente, et imputer d'autres types de frais.

**M. Mills:** Oui, on craint qu'il n'y ait différentes méthodes d'arriver au revenu net. C'est comme si un comptable demandait: Combien font deux plus deux?

**Le sénateur Roberge:** Que recommandez-vous au gouvernement?

**M. Mills:** Nous préférierions le revenu net. C'est logique. C'est ce qui se fait dans les entreprises. Il est assez facile de définir et calculer le revenu net.

**Le sénateur Roberge:** Dans votre examen spécial, qui contrôle le contrôleur?

**M. Mills:** Selon le paragraphe 43(1) du projet de loi, ce serait le vérificateur.

**Le sénateur Roberge:** Et vous êtes contre?

**M. Mills:** Le comité de vérification du conseil d'administration contrôle le vérificateur. Il me semble que si ce dernier fait bien son travail, quand il fait son rapport sur les contrôles internes et rencontre le comité de vérification, il peut présenter ses recommandations concernant les systèmes. Nous avons mené à bien de grandes réorganisations, transformé toutes nos opérations, mais pas selon un cycle quinquennal. Nous estimons que dépenser de l'argent à ce type d'exercice — s'il y a une procédure de vérification suffisante, la structure opérationnelle est constamment en examen. Nous l'avons fait deux fois en dix ans.

**Le sénateur Roberge:** Si l'article était maintenu, serait-il lourd de conséquences?

**M. Mills:** À mon avis, cela ajoute aux coûts. Il faut compter 20 000 \$ à 40 000 \$ pour l'examen de tous les dossiers. Je m'attends à ce que le vérificateur le fasse chaque année. Qu'il analyse les systèmes et présente des recommandations à mesure qu'il procède aux contrôles internes, prépare les états financiers pour les rencontres annuelles. Cela suffit à vérifier que l'administration et le conseil conduisent bien les affaires de l'entreprise. Nos réorganisations étaient issues des exercices de planification stratégique que nous menons chaque printemps avec le conseil d'administration.



**Senator Bryden:** Do you have any idea of the number of operator ports, as against landlord ports? The harbour commissions, I take it, are operator ports, right?

**Ms Miller:** Not necessarily. Some people would argue with me but, as far as I know, the only two that we really know are Nanaimo and Port Alberni on the West Coast. I am not familiar with the East Coast.

**Senator Bryden:** Would one of your solutions be to become a landlord port?

**Mr. Mills:** It would be, but we enjoy the entrepreneurial spirit. We like getting a better return when things are better. It allow us to put money back into the port, not only in the assets for the cargo side but also the social and economic development in the community on the waterfront. We like to be the risk-takers. We have invested in our equipment; we have over 40 pieces of heavy industrial equipment. We have invested in our docks. We make those capital investments, not the lessees, and we are looking to get the return on those docks.

**Senator Bryden:** With all due respect, you are not taking very much risk, not like an entrepreneur who was operating them. Is that not correct?

**Mr. Mills:** In what way do you mean?

**Senator Bryden:** The commission is a Crown agency, so it is a Crown agency basically dealing with public funds and public operations that you and your management manage. Could you not contract out the services that you now enjoy doing yourself and charge a rent or a dividend for the stevedoring operations for the facilities that are there? Your revenue would then be a net revenue.

**Mr. Mills:** Yes, we could do that, but if we had done that in the past we would not have enjoyed some of the financial returns we have had over the years that have allowed us to do other things along the waterfront of our port.

Take the "Asian flu," if I can use that terminology, that we experienced in the last year. We are taking a managed loss on the cargo side of our operations. In other words, there is no way we can make money. We recognize that the volumes are just not there. If we had leased out the facility, our terminal operator may not have been able to sustain the loss and may have wanted to get out of the lease. Our position is that we have looked at our budgets and set the tariffs and we realize that this year we need to charge another two dollars a unit to break even. We acknowledge that our customers are not in a position to be able to pay that. It would be unacceptable in competing with the other private port facilities on the island, and so we are operating at a loss, which I call a managed loss, on the cargo side of operations this year.

There is the opportunity, and we have, in prior years, been able to achieve larger returns than we could get from leasing our facilities. That is good for the government. It is also good for the community because we put that money back into our terminals; we put it back into the waterfront where we have created public amenities.

**Le sénateur Bryden:** Savez-vous combien il y a de ports exploitants et combien de ports de location? Les commissions portuaires, j'imagine, sont exploitantes, n'est-ce pas?

**Mme Miller:** Pas nécessairement. Certains me contrediraient peut-être, mais à ma connaissance, il n'y en a que deux sur la côte Ouest: Nanaimo et Port Alberni. Je ne connais pas la situation sur la côte Est.

**Le sénateur Bryden:** La solution serait-elle que vous devenez un port de location?

**M. Mills:** Oui, mais l'esprit d'entreprise nous convient. Nous apprécions de faire de meilleurs bénéfices quand les choses vont mieux. Cela permet de réinvestir dans le port, non seulement dans les actifs du côté des cargaisons, mais aussi pour le développement social et économique de la communauté riveraine. Nous sommes des preneurs de risque. Nous avons investi dans l'équipement; nous avons plus de 40 pièces d'équipement industriel lourd. Nous avons investi dans nos quais. C'est nous qui faisons ces immobilisations, pas les locataires, et nous attendons maintenant les bénéfices.

**Le sénateur Bryden:** Sauf votre respect, vous ne courez pas beaucoup de risque, pas autant qu'un entrepreneur pourrait en courir. N'ai-je pas raison?

**M. Mills:** Que voulez-vous dire?

**Le sénateur Bryden:** La commission étant une société d'État, vos administrateurs et vous-même gérez des fonds et des opérations publiques. Ne pourriez-vous pas confier à des entrepreneurs ce que vous avez maintenant plaisir à faire vous-même, contre un loyer ou des dividendes pour les opérations aux quais? Vous auriez alors un revenu net.

**M. Mills:** Oui, nous pourrions le faire. Mais si nous l'avions fait nous n'aurions pas obtenu les niveaux de rendement que nous avons réalisés au cours des années et qui nous ont permis d'apporter toutes ces améliorations sur le bord de mer.

Prenez la «grippe asiatique», si je peux me permettre l'expression, de l'an dernier. Nous essayons une perte contrôlée dans les opérations de fret. Autrement dit, il n'y a pas moyen de faire de l'argent. Nous savons que les volumes sont insuffisants. Si nous avions loué les installations, l'exploitant du terminal n'aurait peut-être pas pu absorber la perte et aurait peut-être voulu rompre le bail. Quant à nous, nous avons examiné nos budgets, établi nos tarifs, et nous nous sommes rendus compte que cette année nous devons demander deux dollars de plus à l'unité pour équilibrer les comptes. Nous reconnaissons que nos clients ne sont pas en mesure de payer cette augmentation. Ce serait inacceptable face à nos concurrents des ports privés sur l'île. Nous avons donc accepté de fonctionner à perte — ce que j'appelle une perte contrôlée — du côté du fret pour cette année.

Mais il est possible, et nous l'avons fait d'autres années, d'obtenir un meilleur rendement qu'on ne le ferait en louant les installations. C'est une bonne chose pour le gouvernement et c'est aussi bon pour la collectivité puisque nous sommes en mesure de réinvestir dans nos terminaux; nous réinvestissons sur le bord de mer où nous avons construit des équipements pour le public.

**Senator Bryden:** If you do not get your wish and this gets fixed, have you given any consideration to going to another system? I cannot see you being prepared to pay off your gross when in fact you could reorganize to pay off what is in fact your net.

**Mr. Mills:** We would hope that in negotiation of our letters patent that that would be recognized. We feel it is a serious enough matter that we wanted to bring it to this committee.

**Senator Bryden:** We appreciate that because you and Port Alberni are the only two. You have a unique situation, you and Port Alberni, and it is very successful for you.

**Mr. Mills:** Yes.

**Senator Bryden:** On page 2, at the bottom, you indicate that to pay a stipend in these circumstances is totally contrary to the principles of businesses paying taxes in profit years, based on net income, and not paying tax in years when no profit is achieved. You indicated that in 1997 you had — let us take, for example — a loss of \$600,000.

**Mr. Mills:** Yes.

**Senator Bryden:** In business, not only would you not pay tax on that, but you would carry that loss forward to the years when you make profit. Would you want to do that as well?

**Mr. Mills:** That is a good point. I do not believe anyone has thought of that. Just trying to get someone to take a look at that philosophy is important, I feel. I recognize that the gross revenue charge, or the stipend, is not meant to be a tax per se, but I think the philosophy is very close to being a return on when you make profits. Maybe one of the things we would be better to do is just close the terminal operations for a year so there is no revenue to pay a stipend on and when the Japanese market returns, and the Asian markets return, then we could open up the doors and have our revenue return and pay the stipend.

Your point is very well taken. I would like to pass that on tomorrow at our meeting.

**Senator Bryden:** As a final comment, I do not think that Transport Canada came up with this without any precedent.

I know you are not operating a shopping mall, but the normal basis of remuneration for tenants of shopping centres is to pay a base rent to open the door, plus a percentage of gross, perhaps 1 or 2 per cent. The reason for that is that the lessor cannot keep an eye on whether someone has a finger in the till, reducing the level of net, or engaging all of their family as workers in the store so that there is no net profit.

I assume the reason that Transport Canada is doing this is to strive for a level playing field. Hence, the person who can best manipulate the numbers between the gross and the net will not have the advantage.

**Mr. Miller:** Particularly on the cargo side, though, it is fairly clear and obvious which operating costs make a distinction from a landlord-type port.

**Le sénateur Bryden:** Si vous n'obtenez pas la modification que vous avez demandée, avez-vous envisagé d'adopter un autre système? Je ne vois pas comment vous accepteriez de payer sur vos revenus bruts alors que vous pourriez vous réorganiser de manière à payer sur le net.

**M. Mills:** Nous espérons qu'en négociant nos lettres patentes il en sera tenu compte. Nous jugeons l'affaire assez grave pour l'avoir mentionnée à ce comité.

**Le sénateur Bryden:** Nous vous en remercions car vous êtes les seuls à l'avoir fait avec Port Alberni. Votre situation à tous deux est tout à fait particulière et elle donne de très bons résultats pour vous.

**M. Mills:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Au bas de la page 2, vous dites que payer des frais dans ces circonstances est totalement contraire aux principes reconnus pour les entreprises qui paient des impôts quand elles réalisent des bénéfices, impôt calculé sur le revenu net, et n'en payent pas quand elles n'en font pas. Vous nous dites qu'en 1997 — par exemple — vous avez perdu 600 000 \$.

**M. Mills:** Exact.

**Le sénateur Bryden:** En affaire, non seulement vous ne payeriez pas d'impôt là-dessus mais vous pourriez reporter la perte sur les exercices suivants si vous faites ensuite un bénéfice. Est-ce que vous demandez cela aussi?

**M. Mills:** Très juste. Je crois que personne n'y avait pensé. Il me paraît important toutefois que quelqu'un examine au moins la question. Je comprends bien que les frais sur le revenu brut ne sont pas censés être un impôt, mais le concept est tout de même très proche de celui du rendement avec bénéfices. Peut-être qu'une solution serait tout simplement de fermer pendant un an, pour qu'il n'y ait pas de revenus sur lesquels payer des frais. Quand le marché japonais et les marchés asiatiques reprendront, nous pourrions rouvrir et payer des frais sur nos revenus.

Vous avez tout à fait raison. Je vais le mentionner à notre réunion de demain.

**Le sénateur Bryden:** Enfin, je ne pense pas que Transports Canada ait inventé cela sans qu'il y ait de précédent.

Je sais bien que ce n'est pas un centre d'achat que vous exploitez, mais la formule pour les locataires des centres d'achat est qu'ils payent un loyer de base, pour le droit d'ouvrir leurs portes, plus 1 p. 100 ou 2 p. 100, peut-être, de leur chiffre d'affaires brut. Le locateur ne peut pas s'assurer que personne ne puise dans la caisse, réduisant ainsi le net, ou n'engage des membres de sa famille pour faire croire qu'il n'y a pas de revenu net.

Si Transports Canada a choisi cette formule, c'est probablement par souci d'équité. Pour ne pas donner l'avantage à ceux qui sont les plus habiles à manipuler les chiffres entre le net et le brut.

**M. Miller:** Mais dans le fret, il n'est pas difficile de déterminer quels sont les coûts d'exploitation qui nous distinguent d'un port de location.



**Senator Bryden:** Do you believe those could be covered depending on how the letters patent are drawn for your port?

**Mr. Miller:** Yes, there should be flexibility there.

**Senator Forrestall:** You have asked for retention of the right of expropriation. Clause 7(1) states:

Subject to subsection (3), a port authority is an agent of Her Majesty in right of Canada only for the purposes of engaging in the port activities referred to in paragraph 28(2)(a).

It is that linkage with the Crown that gives you access to that authority. Moving ahead to clause 28(2):

The power of a port authority to operate a port is limited to the power to engage in

(a) port activities related to shipping, navigation, transportation of passengers and goods, handling of goods and storage of goods, to the extent that those activities are specified in the letters patent...

Do you see anything in there that I do not see that might allow, if not an exemption, perhaps a full restoration? I think exclusion is fairly tightly excluded, but you would like to have it?

**Mr. Mills:** The expropriation issue that we were talking about with the railway was the overpass access into our terminal. They were going to close it off. It was actually a negotiation that started in May of 1987. We may conclude that negotiation some time this year. We are back at the table with them because, lo and behold, they have discovered that we have some property on which they have a right-of-way. They put a fence around it but the right-of-way does not give them the right to put a fence around the property. So now we have introduced again the resolve of this overpass that goes into our terminal. As they were flexing their muscles four or five years ago, they threatened to expropriate it. I thought the discussion was getting out of hand. They were reminded by our legal counsel that, under the Harbour Commissions Act, there was a right to expropriate as well. Everyone backed off and went away. I am not aware of any port that wishes to expropriate, but in our case its presence in the legislation allowed for some sensible negotiation to continue.

**Senator Forrestall:** It is a tool to allow orderly expansion and development.

**Mr. Mills:** Yes, it would be a tool if necessary.

**Senator Forrestall:** If the stubborn old fellow says he will not move, you have a remedy. Under the proposed act, there is no remedy. What would you do? Would you revert to the provincial powers? Do you know?

**Senator Bryden:** It would not be the province.

**Senator Forrestall:** It is an interesting point. Perhaps this comment can serve as notice to the minister to inform himself before he comes in front of us again so that we might ask for some further clarification.

Incidentally, you are not the only two ports; there are many around the country that have some similar difficulty to that which you are facing.

**Le sénateur Bryden:** Pensez-vous que cela devrait pouvoir être couvert dans les lettres patentes?

**M. Miller:** Oui, je pense qu'il faut de la souplesse.

**Le sénateur Forrestall:** Vous demandez de pouvoir garder votre droit d'expropriation. Le paragraphe 7(1) stipule:

Sous réserve du paragraphe (3), les administrations portuaires ne sont mandataires de Sa Majesté du chef du Canada que dans le cadre des activités portuaires visées à l'alinéa 28(2)a).

C'est ce lien avec la Couronne qui vous confère cette autorité. Passons maintenant au paragraphe 28(2).

L'autorisation donnée à une administration portuaire d'exploiter un port est restreinte aux activités suivantes

a) les activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l'entreposage des marchandises, dans la mesure prévue par les lettres patentes...

Voyez-vous ici quelque chose qui m'échappe et qui accorderait, sinon une exonération, au moins une pleine restauration? Je pense que l'exclusion est assez clairement exclue, mais vous la souhaiteriez?

**M. Mills:** Le problème avec le chemin de fer concernant l'accès à notre terminal par un passage supérieur. La compagnie voulait fermer ce passage. Les négociations avaient même commencé en mai 1987. Elles devraient aboutir cette année. Nous discutons à nouveau car voilà que la compagnie s'est rendu compte qu'elle avait une emprise sur l'un de nos terrains. Elle l'a entouré d'une clôture, mais l'emprise ne lui donne pas ce droit. Nous sommes donc revenus sur cette question du passage supérieur vers notre terminal. La compagnie de chemin de fer jouait les durs. Il y a quatre ou cinq ans, elle nous a menacés d'expropriation. Il m'a semblé que la discussion dégénérerait. Notre avocat a alors rappelé que conformément à la Loi sur les commissions portuaires, nous aussi avions un droit d'expropriation. Tout le monde s'est calmé et s'en est allé. Je ne pense pas que le port souhaite exproprier, mais le simple fait que cette autorité existe dans la loi a permis dans ce cas de continuer à négocier raisonnablement.

**Le sénateur Forrestall:** C'est donc un outil qui permet une expansion et un développement ordonné.

**M. Mills:** Oui, c'est un outil nécessaire.

**Le sénateur Forrestall:** Si le vieil entêté refuse de partir, vous avez un recours. Avec la loi que l'on propose, vous n'en auriez pas. Que feriez-vous? Invoqueriez-vous des pouvoirs provinciaux? Le savez-vous?

**Le sénateur Bryden:** Ce ne serait pas la province.

**Le sénateur Forrestall:** C'est une question intéressante. Peut-être que le ministre pourrait en prendre note et s'informer avant de revenir devant le comité afin que nous puissions lui demander des précisions.

Soit dit en passant, vous n'êtes pas les deux seuls ports dans cette situation; il y en a beaucoup d'autres dans le pays qui connaissent les mêmes difficultés que vous.

I commend you as I do other people who have made these ports work by building infrastructure that reflects pride in a community and faith and confidence in community business. You are to be congratulated. I do not understand why we are trying to make changes that will cause you frustration and some years of adaptation. In some cases, it may even be fatal to your long-range planning. I wish you well in your endeavours.

**Senator Johnstone:** As Senator Forrestall has suggested, we have heard from ports from the East Coast to you people in the West. It is interesting to me that the problems seem to overlap but are still just a little different.

Do you have a naval presence in your port at this time?

**Ms Miller:** Not really. North of the port is Nanoose Bay. That is a naval base.

**Senator Johnstone:** It is not significant and it does not add or subtract very much?

**Ms Miller:** No, it does not.

**Senator Johnstone:** You also mentioned the so-called Asian flu. How serious is this challenge? Is it significant? If the flu is not remedied as quickly as we might hope, will there be a serious challenge down the road, say in two or three years?

**Mr. Mills:** We have been fortunate enough to have a number of new initiatives started at the port. One company from Georgia ships in a clay slurry used in the finishing of papers. They have just built a \$13 million storage facility at our port. They will have seven or eight ships a year coming in. We have a forestry-related operator who is establishing a log-sort operation to get added value from the logs. We invested in a barge ramp some years ago. It has had limited use but, in the last six months, three or four key operators want to start using it and the hours in the week are starting to fill up.

Someone is looking after us up there. There is an opportunity for diversifying the revenue base. We think it will recover but it is hitting very hard.

We have two mill sites that we lease out on our property; both of them are closed. One of them has been down now for seven or eight months. One just went down last month and will be down for at least a couple of months. The volumes across our docks are normally in the 450 million to 500 million board feet a year. We initially set this year's budget at 300 million board feet. With the mills going down, we are now looking at less than 200 million board feet. Volumes to the end of March indicate a serious problem with repercussions right throughout the province.

We use the word "managed loss" this year. The profit, unfortunately, will be forced to come next year, but we think it will come back.

**Senator Johnstone:** As one door closes, maybe on a temporary basis, you are opening others.

**Mr. Mills:** We hope it is more than temporary.

Je vous félicite, en même temps que tous les autres qui ont réussi à faire marcher ces ports en construisant des infrastructures qui montrent la fierté que leur inspire leur collectivité et la foi et la confiance qu'ils ont dans leur avenir commercial. Vous méritez nos félicitations. Je ne comprends pas pourquoi nous voulons faire des changements qui vous causeront des problèmes et demanderont des années d'adaptation. Dans certains cas, ils pourraient même être catastrophiques pour votre planification à long terme. Mes meilleurs vœux vous accompagnent.

**Le sénateur Johnstone:** Comme l'a dit le sénateur Forrestall, nous avons entendu les représentants des ports de la côte Est jusqu'à l'Ouest. Il est intéressant, à mes yeux, de constater que les problèmes se recoupent sans être identiques.

Y a-t-il une présence navale actuellement dans votre port?

**Mme Miller:** Pas vraiment. Au nord, il y a Nanoose Bay, qui est une base navale.

**Le sénateur Johnstone:** Est-ce qu'elle n'est pas très importante ou n'ajoute ou n'enlève pas grand-chose?

**Mme Miller:** Non.

**Le sénateur Johnstone:** Vous avez parlé de la «grippe asiatique». Est-ce grave? A-t-elle d'importantes répercussions? Si on n'y trouve pas remède aussi rapidement que nous l'espérons, pourrait-elle présenter un problème grave dans deux ou trois ans?

**M. Mills:** Nous avons eu la chance d'avoir entrepris à notre port un certain nombre d'activités nouvelles. Une compagnie de la Georgie expédie de la barbotine qui sert dans la finition des papiers. Elle vient de construire un entrepôt de 13 millions de dollars dans notre port. Nous recevrons sept à huit navires par an. Un opérateur du domaine forestier met sur pied une installation pour le triage des billes, afin d'y ajouter de la valeur. Il y a quelques années, nous avons investi dans la construction d'une rampe d'accostage pour chalands. Elle a été peu utilisée, mais depuis six mois, trois ou quatre grands opérateurs s'y intéressent et en semaine, elle commence à être bien occupée.

Quelqu'un, là-haut, veille sur nous. Il y a des possibilités pour diversifier la base du revenu. La situation va se redresser, mais le coup est dur.

Nous avons deux scieries que nous louons sur notre propriété; toutes deux sont fermées. L'une depuis sept ou huit mois, l'autre depuis un mois, et elle restera fermée au moins deux mois. Nous voyons normalement transiter 450 à 500 millions de pieds-planche par an. Cette année nous avons établi notre budget en fonction de 300 millions de pieds-planche. Avec la fermeture des scieries, nous n'atteindrons probablement pas les 200 millions. Les volumes à la fin mars indiquaient un sérieux problème qui se répercutera dans toute la province.

Cette année nous avons parlé de «perte contrôlée». Malheureusement, il faudra attendre l'an prochain pour faire des bénéfices. Mais nous pensons qu'il y en aura.

**Le sénateur Johnstone:** Quand une porte se ferme temporairement, vous en ouvrez d'autres.

**M. Mills:** En espérant que ce ne sera pas seulement temporaire.



**The Chairman:** Are there other questions?

Thank you very much for appearing today. We appreciate your coming so far to meet with us in Ottawa, demonstrating your concern and your interest in Bill C-9.

[Translation]

We now welcome from the St. Lawrence Seaway Authority Michel Fournier, President, André Latour, Vice President, Human Resources, Carol Lemelin, Comptroller and Treasurer and André Landry, Director of Planning and Business Development.

Welcome gentlemen. Please take all the time you need to share with us your impressions of Bill C-9. Later, senators will have questions for you.

**Mr. Michel Fournier, President, St. Lawrence Seaway Authority:** Thank you, Madam Chairman. I am pleased to have the opportunity to express the views of the St. Lawrence Seaway Authority to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

I am here with Carol Lemelin, Comptroller and Treasurer and André Latour, Vice-President, Human Resources, who have both played an important role in the commercialization initiative, and André Landry, Director of Planning and Business Development.

My objective today is to share some information on the progress of the commercialization initiative to date and to talk about some of the steps we are currently taking to prepare the SLSA for a private sector culture change, while ensuring it remains a safe, integrated and affordable transportation system.

In my presentation, I want to address five questions. Why commercialization? How will it work? Why is it the way to go? What is being done in the meantime? What comes next?

Let us address the first question: Why commercialization?

The waterway adds an estimated \$3 billion Canadian annually and up to 17,000 direct and indirect jobs to the Canadian economy and \$2 billion and 49,000 direct and indirect jobs to the U.S. economy.

With cargo value transiting through the Seaway estimated at \$6.7 billion in 1997, shipowners and operators, shippers and receivers rely on the Seaway for their day-to-day operations.

In this context, activities directly impact users' transit times and overall cost competitiveness by managing the efficiency of the Canadian portion of the Seaway's lock system.

What is proposed by commercializing the SLSA is no less than to put users in a position to make a difference in driving efficiency throughout the system.

**La présidente:** D'autres questions?

Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui. Nous vous remercions d'être venus de si loin pour nous rencontrer ici à Ottawa. Vous avez ainsi démontré combien le projet de loi C-9 vous préoccupe et vous intéresse.

[Français]

Nous recevons maintenant des gens de la Voie maritime du Saint-Laurent: M. Michel Fournier, président, M. André Latour, vice-président des ressources humaines, M. Carol Lemelin, contrôleur et trésorier et M. André Landry, directeur de la planification et du développement.

Nous vous souhaitons la bienvenue, messieurs. Vous disposez de tout le temps nécessaire pour nous faire part de vos impressions ou de votre façon de voir le projet de loi C-9 et ensuite, répondre aux questions des sénateurs.

**M. Michel Fournier, président, Voie maritime du Saint-Laurent:** Je vous remercie madame la présidente. Il me fait plaisir d'avoir la chance de présenter le point de vue de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent auprès du comité permanent sénatorial des transports et des communications.

Je suis ici avec M. Carol Lemelin, contrôleur et trésorier, de même que M. André Latour, vice-président des ressources humaines, qui ont joué tous deux un rôle important dans le projet de commercialisation et M. Landry, directeur de la planification et du développement de l'entreprise.

Mon but aujourd'hui est de vous informer des développements concernant la commercialisation et des efforts que nous déployons à la Voie maritime pour effectuer un changement de culture adapté à la réalité du secteur privé tout en s'assurant que la Voie maritime demeure un système de transport sécuritaire, intégré et abordable.

Durant ma présentation, je voudrais répondre à cinq questions: pourquoi la commercialisation? Comment l'entente fonctionne-t-elle? Pourquoi est-elle une solution gagnante? Que fait-on entre temps? Et qu'est-ce que qui suivra?

Commençons donc avec la première question: pourquoi la commercialisation?

La Voie maritime fournit environ 3 milliards de dollars canadiens et crée environ 17 000 emplois directs et indirects au Canada et 2 milliards de dollars et 49 000 emplois directs et indirects aux États-Unis.

En 1997, la valeur de la cargaison ayant transité par la Voie maritime s'élève à 6.7 milliards de dollars. Ceci démontre à quel point la Voie maritime est un élément important dans les opérations d'affaires courantes des propriétaires et opérateurs de navire, des expéditeurs et des receveurs.

Vu dans cette perspective, en gérant l'efficacité de la portion canadienne du système d'éclusement, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent affecte directement le temps de transit et l'aptitude des utilisateurs à être compétitifs au niveau des coûts.

En commercialisant, il est effectivement proposé aux utilisateurs d'être mieux placés pour influencer l'efficacité globale du réseau de la Voie maritime.

For this reason alone, we have a lot to gain from commercialization.

Over the past 10 to 15 years, the private sector has led the way with cost reductions to survive in the more competitive marketplace of the '80s and '90s. The free trade economy, globalization of markets and technological progress are transforming the transportation business. It is the era of lean and mean competitors. In this context, the Seaway has to adapt as well.

Increasing pressure from competitors and new costs to the system require that we make important changes. We must reduce the Seaway system overhead in order to compete. This could be achieved by streamlining and consolidating operations of the 13 operating agencies on the Seaway.

The financial viability of the Seaway is a function of both economic prosperity and the competitiveness of the whole chain.

The transportation business is undergoing significant transformation lately.

Alliances, acquisitions, aggressive capital and technology investments are changing market rules and performance benchmarks.

Consider the case of CN, another Crown corporation which has been privatized.

Since its privatization, CN has reduced costs through downsizing its labour force. It has moved from 36,000 employees to 22,000 and from 12 levels of management to 5. They have changed the organization's culture towards customer service and the bottom line.

With new alliances, most recently, CN has struck a deal that will extend its reach even further to the Gulf of Mexico by acquiring Illinois Central Corporation.

The bottom-line impact of all these changes for CN is that revenue ton-miles per employee has improved by 42 per cent since 1992.

The point of this example is that privatization and deregulation now allow railways greater operating efficiency and the ability to set prices more competitively.

To continue to be considered as an attractive solution, the Seaway must also work aggressively towards improving its own competitive position for the future.

Increasingly, cargo that, not too long ago, transited through the Seaway, now ends up with our competitors, the railway companies.

En ne considérant que cette seule raison, nous avons tous à gagner par la commercialisation.

Depuis 10 à 15 ans, le secteur privé a été le premier à avoir recours à d'importantes réductions des coûts afin de survivre aux pressions concurrentielles des marchés des années 1980 et 1990. Le libre échange, la mondialisation des marchés et le progrès technologique ont vite fait de transformer le monde du transport. Nous sommes à l'ère des concurrents flexibles. Devant un tel environnement, la Voie maritime doit aussi s'adapter.

Un changement est d'autant plus nécessaire qu'en plus de la pression accrue de nos concurrents, la Voie maritime doit composer avec de nouveaux coûts. Une réduction des coûts globaux du système de la Voie maritime s'impose afin de maintenir un avantage concurrentiel. Ceci pourrait être possible en rationalisant et en consolidant les opérations des 13 agences qui participent à la gestion du système.

La viabilité financière de la Voie maritime dépend de la prospérité économique en général, mais aussi de l'avantage concurrentiel de la solution de transport global à laquelle elle participe.

L'industrie du transport affiche dernièrement un grand dynamisme.

Alliances stratégiques, fusions, investissements en capital et utilisation massive de nouvelles technologies sont autant de moyens utilisés par les transporteurs pour réinventer les règles du jeu et afficher de nouveaux standard de performance.

Prenons l'exemple du CN, une autre société de la Couronne qui fut privatisée.

Depuis sa privatisation, le CN a considérablement réduit ses coûts en rationalisant sa main-d'œuvre. L'effectif total de l'entreprise est passé de 36 000 à 22 000 employés et les niveaux de gestion sont passés de 12 à 5. Ils ont aussi transformé la culture organisationnelle du CN donnant beaucoup d'importance au service à la clientèle et à la rentabilité des opérations.

Par le biais d'alliances, le CN a aussi élargi sa couverture géographique dernièrement, grâce à l'acquisition de Illinois Central Corp., le CN se positionne favorablement pour offrir un service qui s'étend jusqu'au golfe du Mexique.

Les résultats des efforts du CN à ce jour affichent une augmentation de plus de 42 p. 100 des revenus tonnes-milles par employé, depuis 1992.

Le but de cet exemple est de montrer à quel point la privatisation et la déréglementation ont permis aux chemins de fer d'atteindre des niveaux de performance supérieurs leur permettant ainsi de fixer des prix de plus en plus compétitifs.

Pour continuer d'être compté parmi les alternatives acceptables, la Voie maritime doit investir beaucoup d'énergie à améliorer sa position concurrentielle pour le futur.

De plus en plus, on voit des cargaisons qui, il n'y a pas si longtemps transitaient par la Voie maritime se retrouver aujourd'hui chez nos concurrents, les chemins de fer.



Because we want to work as partners with our employees, I met with all of them recently, in small groups, to make sure they understood our competitive reality: that every cargo lost to the railway leads to lost revenue, and that a loss of long-term revenue often translates into loss of employment.

My message to them was clear: we have to transform the SLSA. We have to make it more effective, more efficient, and thereby, more competitive by reducing costs and we have to improve customer service to ensure that Seaway jobs will be there in the future.

The commercialization of the SLSA is a critical step that direction.

[English]

Let us talk about how the commercialization would work. Under Bill C-9, a not-for-profit corporation would manage the operations of the SLSA — by that, I mean manage the traffic, the operations, the infrastructure, including the deep waterway canal and all navigational seaway structures. Of course, that includes the day-to-day operations of the corporation. The length of the agreement is set at 20 years with an initial term of 10 years renewable.

User representatives will sit on the board of directors alongside government representatives. During negotiations, users insisted that they did not want responsibility for non-marine assets. That is why all assets such as bridges, tunnels and non-marine-related real estate property will remain with the Crown. Of course, all costs or revenues incurred by those assets will remain with the government.

With respect to financial accountability, it was agreed that the not-for-profit corporation would assume responsibility for things it can control — in other words, manageable costs such as workforce wages, material costs, and capital costs such as asset renewal.

Under the proposed agreement, the government would assume responsibility for fluctuations in traffic and revenues that the not-for-profit corporation would not be able to control. It is my understanding that this unique arrangement between the government and an operating agency exists because the St. Lawrence Seaway is served by 40 highways and 30 rail lines. This 2,000 kilometres of marine highway connects over 61 Canadian and U.S. ports that depend on the Seaway for their day-to-day business.

The proposed agreement also makes provisions for a mechanism that would ensure users stable and predictable toll increases, which will enable them to better plan their future operations. The agreement suggests financial management based on a total cost approach. Under such a model, the corporation is

Parce que nous voulons travailler en partenariat avec nos employés, je les ai tous rencontrés récemment en petits groupes afin qu'ils comprennent la réalité de notre environnement concurrentiel: chaque cargaison perdue aux chemins de fer entraîne une perte de revenu; toute perte de revenu à long terme se traduit par une perte d'emploi.

Mon message aux employés était clair: nous devons transformer la Voie maritime, la rendre plus efficace, plus efficiente, et par le fait même, plus compétitive en réduisant les coûts et en améliorant le service à la clientèle afin d'assurer que les emplois associés à la Voie maritime seront toujours là dans les années à venir.

La commercialisation de la Voie maritime est un premier pas dans ce sens.

[Traduction]

Voyons donc comment fonctionnerait la commercialisation. Le projet de loi C-9 prévoit la création d'une société sans but lucratif dont le mandat serait de gérer les opérations de l'AVMSL. En d'autres mots, gérer le trafic, les opérations, l'infrastructure, incluant la voie en eau profonde, ainsi que toutes les infrastructures navigables de la Voie maritime. Bien entendu, ceci inclut la gestion des affaires courantes de la société. La durée prévue de l'entente est fixée à 20 ans avec un terme initial de 10 ans, renouvelable.

Des représentants des utilisateurs siègeront au conseil d'administration en même temps que des représentants du gouvernement. Pendant les négociations, les utilisateurs ont clairement indiqué qu'ils ne voulaient pas la responsabilité des actifs non directement reliés à la navigation. C'est pourquoi la gestion de tous les actifs tels que ponts, tunnels et propriétés immobilières non reliées à la navigation, demeureront la responsabilité de la Couronne. Bien entendu, tous les coûts ou revenus encourus dans la gestion de ces actifs appartiendront au gouvernement.

Au chapitre de la responsabilité financière, il a été convenu entre les parties que la société sans but lucratif aura à rendre compte pour les seules dimensions de performance qu'elle peut raisonnablement contrôler — autrement dit, la gestion des coûts d'opération tels que la main-d'œuvre, les salaires, les fournitures; et les dépenses en immobilisations, tel le renouvellement des actifs.

Selon l'entente proposée, le gouvernement assumera les impacts financiers associés aux fluctuations au niveau du trafic maritime et des revenus, impacts que la société ne pourra contrôler. Je crois que cette entente particulière entre le gouvernement et une agence existe parce que la Voie maritime est desservie par 40 grandes routes et 30 voies ferroviaires. Cette autoroute navigable de 2 000 kilomètres relie plus de 61 ports canadiens et américains qui dépendent d'elle pour leurs activités courantes.

L'entente proposée prévoit aussi l'établissement d'un mécanisme qui assurera des augmentations de péage stables et prévisibles et qui permettra aux utilisateurs de mieux planifier leurs opérations. L'entente suggère de gérer les finances sur le modèle du coût total, lequel imposerait à la société d'atteindre des

expected to meet combined annual targets for operating and capital costs.

If the actual costs incurred by the corporation were to exceed the budget, in the following years tolls would be increased to offset the loss, up to an agreed upon ceiling. If, on the other hand, actual costs incurred were lower than budget, the surplus could be used to offset losses and/or to introduce toll discounts in future years.

To support the proposed financial management model, the agreement calls for the creation of a seaway reserve fund with an initial balance of approximately \$46 million. The fund would be mainly used to meet deficits resulting from traffic downturns, as well as from transition costs. Under the proposed agreement, five-year operating cost targets have to be set at the beginning of the period.

As for capital costs, total expenditure targets would be set at the beginning of the five-year period, but annual targets would be set at the beginning of each year, based on capital committee recommendations.

With respect to tolls, the agreement proposes a 2 per cent per year annual increase for the first five years. Increases for the following five years would be based on inflation, with a cap of 5 per cent a year. Depending on performance, users could be awarded rebates or assigned penalties.

All major outstanding issues regarding commercialization have been resolved with seaway users.

Let us now look at some of the reasons for our belief that the proposed agreement is a winning proposition. Owing to the huge investment from carriers and shippers, it is in their best interests to manage the Seaway so as to maximize its safety and performance. By transferring the management of the SLSA to the users, the commercialization agreement gives them the ability to shape the system to address their needs. It also allows the SLSA to benefit from the users' private sector expertise. This proposal puts users in a position that will allow them to make a difference by driving efficiency throughout the system. The proposed total cost approach offers significant advantages. It promotes commercial discipline in managing both operating and capital costs, and it provides users with incentives to perform. The users group is already helping us to transform the SLSA into a market player that is equipped to compete head on with its competitors today, and in the future.

Until the enabling legislation is passed by Parliament, I have the responsibility to run the day-to-day operations of the SLSA. Let me share with you some of the initiatives that we are pursuing in preparation for commercialization.

A few years ago, the priorities of the SLSA were clearly set out in a vision statement called Vision 2002. This vision was developed in an attempt to streamline the SLSA the year 2002, using attrition, and the employment downsizing targets that were

objectifs annuels combinés pour ses coûts d'opération et ses coûts en immobilisations.

Advenant que les coûts réels encourus par la société excèdent le budget, les péages seraient augmentés les années suivantes afin de pallier aux pertes, jusqu'à concurrence d'un maximum prescrit. Si, par ailleurs, les coûts réels encourus étaient moindres que le budget, le surplus ainsi réalisé pourrait être utilisé pour couvrir des pertes ultérieures ou pour financer des rabais de péage dans les années futures.

Pour permettre la gestion financière selon le modèle proposé, il est prévu de créer un fonds de réserve de la Voie maritime avec un solde d'ouverture de près de 46 millions de dollars. Le fonds servira à couvrir les déficits associés à des baisses de trafic et à couvrir les coûts de transition. Selon l'entente proposée, des objectifs de coûts d'opération sur cinq ans devront être fixés au début de la période.

Pour ce qui est des coûts d'immobilisations, des objectifs de dépenses totales seront fixés au début de la période de cinq ans, alors que les objectifs annuels seront établis au début de chaque année, en fonction des recommandations du comité des dépenses en immobilisations.

En ce qui a trait aux péages, l'entente prévoit une augmentation annuelle de 2 p. 100 pour les cinq premières années. Pendant les cinq années suivantes, les augmentations seraient calculées en fonction de l'inflation avec un plafond fixé à 5 p. 100 par an. Selon leur performance, les utilisateurs pourront se voir accorder des rabais ou imposer des pénalités.

Tous les enjeux importants concernant la commercialisation ont été résolus avec les utilisateurs.

Voyons maintenant quelques-unes des raisons pour lesquelles nous croyons que l'entente proposée est positive. Comme les transporteurs et les expéditeurs ont beaucoup investi dans le réseau, il est dans leur intérêt de gérer la Voie maritime de façon à maximiser sa fiabilité et sa performance. En transférant la gestion de l'AVMSL au groupe d'utilisateurs, l'entente donne à ceux-ci un outil pour adapter le réseau à leurs besoins. Cela permet aussi à l'AVMSL de bénéficier de l'expertise des utilisateurs quant au secteur privé. Ce qui est proposé n'est ni plus ni moins que de mettre les utilisateurs dans une meilleure position pour qu'ils puissent faire une différence en améliorant l'efficacité du réseau. Le modèle suggéré des «coûts totaux» est particulièrement intéressant. Il encourage une discipline d'affaires dans la gestion des coûts d'opération et des dépenses en immobilisations et motive les utilisateurs à atteindre des résultats. Le groupe des utilisateurs contribue déjà à la transformation de l'AVMSL en un intervenant apte à faire face à tous ses concurrents sur le marché, aujourd'hui comme demain.

Jusqu'à l'adoption par le Parlement de la législation habilitante, j'ai la responsabilité des opérations courantes de l'AVMSL. J'aimerais donc vous faire part de quelques-unes des initiatives que nous avons entreprises en préparation à la commercialisation.

Il y a quelques années, l'AVMSL formulait ses priorités dans un énoncé de vision intitulé Vision 2002. Il avait pour but de rationaliser l'AVMSL par un processus d'attrition jusqu'en l'an 2002. Les objectifs fixés pour cette date seront de fait atteints



initially set for 2002 will be achieved by the end of March, 1999. At the same time, we embarked on two major initiatives; the quality service initiative, and the implementation of cross-functional teams to improve operational and maintenance efficiency.

The organization is currently managing ten major initiatives. First and foremost is the commercialization of Seaway operations, which allows us to work very closely with the users group and Transport Canada. In order to shape some of our recent changes at the SLSA, it has been very helpful to sit with the four members of the user group, who have a combined experience of more than 100 years in the marine business.

I would also like to acknowledge the enormous contribution and flexibility of Mr. Ranger, ADM, and his team at Transport Canada, who have worked very hard to ensure a successful outcome to the negotiations. All of these individuals have helped in the pursuit of most of the following initiatives: the development of a ten-year business plan; the re-engineering of SLSA structure and processes to reflect improved efficiency and best practices; and the rationalization of the organization through a voluntary departure incentive program which was developed in cooperation with our union. By the end of March, 1999, 119 employees, representing over 17 per cent of our workforce, will have left the Seaway. This includes employees covered by attrition, and those who have opted for the departure incentive program. This will bring the total workforce reduction to 42 per cent since 1991.

The aforementioned individuals have also assisted in the purchase of a new integrated information technology management system called SAP. It will be implemented in 1998 to help achieve the downsizing proposed in the re-engineering report. The SLSA is also working on the development of a partnership with unions and excluded employees. This will ensure collaboration in efforts to become more market-driven, and it will improve the long-term viability of the organization.

Last December a new collective agreement was ratified, and it will expire on December 31, 1998. We are now working on a partnership aimed at developing a shared understanding of our mutual needs. We are looking to work together proactively, with each partner clarifying expectations and agreeing on mechanisms to manage the partnership.

This initiative rests on a very simple philosophy in which I strongly believe. By increasing employee involvement and autonomy, the management process will contribute to optimizing the potential of all employees. This will lead to a higher level of employee satisfaction and, ultimately, to a more efficient organization. Over the next two years, the existing regional traffic management system will be replaced with a single integrated system, in order to better serve the needs of our users.

à la fin mars 1999. En même temps, l'AVMSL a lancé deux nouvelles initiatives: l'initiative de qualité du service, et la mise en place d'équipes multifonctionnelles dont le but est d'améliorer l'efficacité dans l'exploitation et l'entretien.

L'organisation gère dix grands projets d'amélioration. En premier lieu, et de première importance, la commercialisation des activités de la Voie maritime du Saint-Laurent qui nous a permis de travailler en étroite collaboration avec les utilisateurs et avec Transports Canada. Dans le but de façonner certains des récents changements à la Voie maritime, il a été très utile de travailler avec quatre représentants du groupe d'utilisateurs qui cumulent une expérience collective de plus de 100 ans dans le domaine maritime.

J'aimerais aussi mentionner l'énorme contribution et la flexibilité qu'a su apporter M. Ranger, SMA, et toute son équipe à Transports Canada, qui a travaillé sans relâche à assurer une résolution positive au processus de négociation. Toutes ces personnes ont contribué à la réalisation des projets suivants: l'élaboration d'un plan d'entreprise décennal; la réingénierie de la structure de l'AVMSL et de ses processus en vue d'une efficacité améliorée et de meilleures pratiques opérationnelles; et la rationalisation de l'organisation par un programme d'incitation aux départs volontaires mis en place en collaboration avec le syndicat. D'ici la fin mars 1999, 119 employés auront quitté l'AVMSL, soit près de 17 p. 100 de notre main-d'oeuvre actuelle. Ce nombre inclut les employés qui se sont prévalus du programme de départ volontaire ainsi que les départs par attrition. La réduction totale de la main-d'oeuvre depuis 1991 atteindra ainsi 42 p. 100.

Les personnes mentionnées tout à l'heure nous ont également aidé à acheter un nouveau système informatique intégré de gestion, le SAP. Il sera mis en place en 1998 afin d'aider à la rationalisation des opérations proposées dans le rapport de réingénierie. L'AVMSL a aussi entrepris la création d'un partenariat avec le syndicat et les employés exclus afin d'assurer une collaboration dans nos efforts visant à transformer l'organisation pour qu'elle réponde mieux aux forces du marché et pour en améliorer la viabilité à long terme.

En décembre dernier, nous avons ratifié une nouvelle convention collective en vigueur jusqu'au 31 décembre 1998. Nous travaillons maintenant à créer un partenariat afin de développer une compréhension de nos besoins mutuels. Nous souhaitons travailler ensemble de manière proactive, afin que chaque partie puisse clarifier ses attentes et trouver des moyens pour gérer le partenariat.

Cette initiative repose sur une philosophie simple et dont je suis fermement convaincu. En augmentant la participation et l'autonomie des employés, le processus de gestion interne permettra l'épanouissement du potentiel de tous les employés. Cela contribuera à augmenter leur degré de satisfaction et, au bout du compte, conduira à une organisation plus efficace. Au cours des deux prochaines années, les systèmes régionaux de gestion du trafic maritime au sein de l'AVMSL seront remplacés par un seul système intégré afin de répondre aux besoins de nos utilisateurs.

In order to address customer needs, we are implementing the second phase of our quality service initiative. In line with the re-engineering of the organization, the SLSA identified the development and implementation of a new job evaluation and global compensation plan as a goal. We took the initiative to commercialize the Seaway into account, as well as the necessity to remain competitive with other modes of transportation. As such, the Seaway's corporate vision was changed to: "We will contribute to making the seaway more competitive relative to other modes of transportation by being efficient and offering our customers quality service adapted to their needs."

A new management structure was put in place to support the Seaway's management challenges, and to lead the organization towards commercialization. In the new structure, the SLSA has the power of final decision-making. A strategic committee is responsible for making recommendations to the SLSA about priorities, plans and strategic directions, and a corporate management team is in place to manage the achievement of corporate objectives and goals. The members of these committees have all contributed significantly in the development and implementation of our major initiatives.

The SLSA is ready for the commercialization of the Seaway and, with users' input, we will be able to take all the necessary steps to ensure an easy transition to a more market-driven culture.

What are the next steps after commercialization? The pension plan is still the major issue for the employees. They do not want to leave the superannuation program with the government. The past president of the SLSA had asked the Treasury Board if SLSA employees could stay with the government pension plan. The Treasury Board rejected this request, because it is contrary to current human resources policy.

After my nomination, union representatives approached me with the same request, and asked if I could go back to Treasury Board to represent their views. Since it was such an important issue for the employees, I enlisted the support of Transport Canada, and presentations were made again to Treasury Board. Its position remained unchanged, based on current policy.

Afterwards, in an attempt to secure the union's support and cooperation, the SLSA and CAW resolved, on November 15, 1997, to sign the letter of agreement in which the SLSA guaranteed that the new pension plan would provide its members comparable pension benefits, and similar features to those provided by PSAC. In spite of all our efforts, we learned last week that the union was ready to strike if employees were not allowed to stay with the government pension plan after commercialization.

We have two different issues to deal with here. The first is that according to the provisions under clause 138 of Bill C-9 the not-for-profit corporation shall provide employee benefits compar-

Dans le but de répondre aux besoins de nos clients, nous poursuivons la mise en oeuvre de la phase II de notre initiative de qualité du service. De concert avec la réingénierie de l'organisation, l'AVMSL a identifié comme priorité l'élaboration et la mise en place d'un nouveau plan d'évaluation des emplois et de rémunération pour tous les employés. Nous avons tenu compte du projet de commercialisation de la Voie maritime et de la nécessité de demeurer compétitifs avec les autres modes de transport. C'est pourquoi nous avons changé la vision corporative de la Voie maritime comme suit: «Nous contribuerons à rendre la Voie maritime plus compétitive par rapport aux autres modes de transport en étant efficaces dans la livraison à nos clients de services de qualité adaptés à leurs besoins.»

Afin de relever les défis de gestion de l'AVMSL et de nous préparer à la commercialisation, nous avons mis en place une nouvelle structure corporative au sein de laquelle l'administration détient le pouvoir décisionnel. Un comité stratégique est responsable de recommander les priorités, plans et directions stratégiques, tandis qu'une équipe de gestion corporative doit gérer la réalisation des objectifs et buts corporatifs. Les membres de ces comités ont tous contribué de façon significative à l'élaboration et à la mise en place de nos grands projets.

L'AVMSL est prête pour la commercialisation de la Voie maritime et, grâce à l'apport des utilisateurs, nous serons en mesure d'entreprendre les démarches nécessaires pour assurer une transition facile vers une culture axée sur les besoins du marché.

Quelles sont les prochaines étapes après la commercialisation? L'enjeu le plus important pour les employés reste le fonds de pension. Ils ne veulent pas quitter le régime de la fonction publique. Le président sortant de l'AVMSL avait demandé au Conseil du Trésor de permettre aux employés de continuer de participer aux fonds de pension du gouvernement. Cette requête a été refusée parce que cela contrevenait à la politique actuelle sur les ressources humaines.

Suite à ma nomination, les représentants syndicaux m'ont demandé de retourner au Conseil du Trésor présenter à nouveau le point de vue des employés. Étant donné l'importance qu'ils accordaient à la question, j'ai fait appel à Transports Canada et ensemble nous sommes retournés devant le Conseil du Trésor. Celui-ci, se basant sur la politique en vigueur, n'a pas changé sa position.

Par la suite, dans le but d'obtenir le soutien et la coopération du syndicat dans le projet de coopération, l'AVMSL et les TCA ont convenu le 15 novembre 1997 de signer une lettre d'entente dans laquelle l'administration garantit que le nouveau fonds de pension offrirait à ses membres des prestations comparables et des caractéristiques semblables à celles offertes par l'AFPC. Malgré tous nos efforts, nous avons appris la semaine dernière que le syndicat était prêt à faire grève si on ne permettait pas aux employés de continuer à participer au fonds de pension du gouvernement après la commercialisation.

Il se pose donc deux problèmes. Tout d'abord, selon l'article 138 du projet de loi C-9, la société sans but lucratif offrira à ses employés des prestations comparables à celles dont ils



able to the employee benefits before transfer, and we have the firm intention to give employees an overall pension plan as good as superannuation. The second issue deals with the fact that the union wishes to remain under the Superannuation Act after commercialization. We have no control over that. We intend to continue to work with union representatives on the development of our pension plan alternatives to achieve an acceptable resolution.

With regard to the operation of the system, the Canadian and American agencies are collaborating in many sectors to improve customer service, but one contentious issue yet to be resolved relates to tolls. The Canadian portion of the Seaway is self-sufficient, with most of its revenue coming from tolls. The U.S. portion of the Seaway, on the other hand, is 100 per cent financed by the U.S. federal government through annual appropriation from a trust fund established under domestic legislation. Since the trade does not wish to deal with big toll increases on down years, it is critical to solve the toll issue over the long term.

We have not had a toll increase for five years. Last year, the past president of the SLSC signed a proposed agreement on tolls with the SLSDC that needed to be ratified by both countries in order to become binding. Canada, however, did not ratify the agreement because the proposed toll increases on some routes were much too high and could have put those routes in jeopardy. We want to avoid introducing toll increases that would translate into lost business. Since then, and in spite of repeated efforts, it had been impossible to reach an agreement with SLSDC. Continuation of the toll freeze would adversely affect Canada's ability to meet funding requirements of the system.

When I realized we were at a deadlock, I had no other choice than to transfer the file to Transport Canada in February of this year. Discussions between Transport Canada and the U.S. Department of Transportation have not resulted in an agreement. To keep pace with inflation in 1998, a decision was made to proceed with a 2 per cent toll increase, which will come into effect on June 1, according to a notice published by the SLSC on April 25 in the *Canada Gazette*. In 1986, the U.S. made a similar decision to change the funding mechanism on their portion of the Seaway in response to domestic requirements when it replaced the tolls with the harbour maintenance trust fund.

Another issue is the binational concept. It could be the next step once commercialization is well in place. The SLSC is currently concentrating on putting its own house in order by reducing costs as much as possible. Because we act in a more commercial way, our costs per lock are much lower than the U.S., and it benefits both Canadian and American users of the system.

Every agency on both sides of the border should streamline its organization and become more market-driven in order to be competitive with other modes of transportation. Once the agencies have achieved cost reduction, we can move towards a binational agency, but only if we can demonstrate that such an agency would

jouissaient immédiatement avant le transfert. Nous avons effectivement l'intention d'offrir aux employés un fonds de pension globalement aussi généreux que celui de la fonction publique. Le deuxième problème découle du fait que le syndicat tient à demeurer sous le régime de la Loi sur la pension de la fonction publique après la commercialisation. Cela ne dépend absolument pas de nous. Nous avons l'intention de continuer à collaborer avec les représentants syndicaux pour la mise en place de solutions de rechange en vue d'un règlement acceptable.

En ce qui concerne l'exploitation du système, les agences canadiennes et américaines collaborent dans différents secteurs pour améliorer le service à la clientèle, mais un enjeu important et non résolu demeure: celui des péages. La section canadienne de la Voie maritime est autosuffisante et la majorité de ses revenus proviennent des péages. La section américaine, par contre, est financée à 100 p. 100 par le gouvernement fédéral américain, par le biais de crédits parlementaires annuels provenant d'un fonds de fiducie établi sous la loi américaine. Comme les intervenants de l'industrie ne veulent pas d'augmentations importantes des péages dans les années difficiles, il est essentiel de trouver une solution à long terme à cette question.

Il n'y a pas eu d'augmentation des péages depuis cinq ans. L'an dernier, le président sortant de l'AVMSL signalait un projet d'entente avec SLSDC qui devait être ratifié par les deux pays avant de lier les parties. Le Canada a cependant refusé de le signer parce que les augmentations proposées sur certaines routes étaient trop élevées et mettaient le maintien de ces routes en péril. Nous voulons éviter des augmentations de péage qui nous feraient perdre des clients. Depuis, et ce malgré nos efforts répétés, il nous a été impossible d'arriver à une entente avec SLSDC. Si les péages restent gelés, le Canada pourrait avoir du mal à subvenir aux besoins financiers du système.

Quand j'ai réalisé que nous nous trouvions devant une impasse, je n'ai eu d'autres choix que de transférer le dossier à Transports Canada, en février de cette année. Les pourparlers entre Transports Canada et le Département américain des transports n'ont pas abouti à une entente. Afin de s'ajuster à l'inflation, il fut décidé de procéder en 1998 à une augmentation de 2 p. 100 qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin, selon l'avis publié par l'AVMSL dans la *Gazette du Canada*, le 25 avril dernier. En 1986, en réponse à des besoins internes, les États-Unis avaient aussi décidé de modifier le mécanisme de financement de leur section de la Voie maritime en remplaçant les péages par le Harbour Maintenance Trust Fund.

Le concept d'une agence binationale pourrait être une prochaine étape une fois la commercialisation bien en place. L'AVMSL se consacre actuellement à mettre de l'ordre dans ses affaires en réduisant le plus possible ses coûts. Comme nous avons un comportement plus commercial, nos coûts par écluse sont beaucoup plus bas que ceux des États-Unis, ce qui est dans l'intérêt autant des utilisateurs américains que canadiens.

Vu les pressions qu'exerce la concurrence sur le marché, les administrations canadienne et américaine devraient rationaliser leurs opérations pour mieux s'adapter aux réalités du marché et être plus compétitives avec les autres modes de transport. Une fois qu'elles auront réduit leurs coûts, nous pourrions nous diriger vers

make the Seaway more cost-efficient and provide users with better quality service.

In such a case, the sharing of costs should be equitable between the two countries. As you can see, additional new costs, rewritten market rules, and performance benchmarks are challenging the long-term attractiveness of the Seaway. Marine transportation is still the best solution to continue to minimize the environmental impact of transportation for society in general. We are more energy efficient than other modes of transportation, and we make the best use of the available resources. Our ultimate goal should be to operate a seamless, reliable, safe, and competitive transportation service that shippers and receivers want and that will benefit all Canadians.

Over the past nine months, users have greatly contributed in helping to shape the SLSC into a more commercial operation, and their future contribution is necessary to ensure greater control in shaping the competitiveness of the water way as a whole.

[Translation]

**The Chairman:** I am happy that you mentioned the negotiations underway with employees. They were here last week and shared with us their concerns about the retirement plan.

Is this something that you will be able to settle with your employees at the bargaining table?

**Mr. Fournier:** We will try our best. Negotiations have been underway ever since I was appointed president. We have worked hard to establish a partnership with the union and with our employees. Moreover, they are here today. Much work has been done in this area.

Obviously, as I stated in my presentation, we want our employee pension plan to be even better than the one they currently have. A lot of work has gone into this issue and a number of meetings have taken place between management and the union. Sometime in the next two weeks, we should have a proposal ready to be submitted to the union representatives.

We will do everything possible to settle this matter working in total partnership with them. I listened to what was said here last week. Employees stated that they were prepared to strike if their pension plan was not comparable to the PSSA plan. We are dealing with government policies here and there is nothing that I can do about it.

**The Chairman:** Are you bound by government policy?

**Mr. Fournier:** Clearly, we will do everything we can to resolve this matter. In only a few months, we have established a very solid partnership with the union. There was evidence again of this last week. You are all aware of the ongoing labour problems in Ontario. The unions are staging rotating strikes in various municipalities. Last week, St. Catharines was the targeted

la création d'une agence binationale, mais seulement si nous pouvons démontrer que la Voie maritime en ressortirait plus efficiente au niveau des coûts, et que les utilisateurs obtiendraient un meilleur service.

Dans ce cas, les coûts pourraient être équitablement partagés entre les deux pays. Comme vous pouvez le constater, les coûts additionnels, les nouvelles règles du jeu, les nouveaux étalons de performance du marché menacent l'attrait compétitif de la Voie maritime. Le transport maritime est encore la meilleure solution lorsqu'on souhaite minimiser l'impact environnemental pour la société en général. Nous consommons moins d'énergie que les autres modes de transport et nous faisons une meilleure utilisation des ressources disponibles. Nous devrions avoir pour objectif ultime d'opérer un service de transport continu, fiable, sécuritaire et compétitif, comme le souhaitent les expéditeurs et les destinataires, et qui soit à l'avantage de tous les Canadiens.

Au cours des neuf derniers mois, les utilisateurs ont grandement contribué à guider la transformation de l'AVMSL en une entité plus commerciale. Leur contribution sera nécessaire à l'avenir afin d'exercer un plus grand contrôle sur la compétitivité de la Voie maritime dans son ensemble.

[Français]

**La présidente:** Je suis contente que vous ayez mentionné les négociations avec les employés qui étaient ici la semaine dernière et qui nous faisaient part de leurs préoccupations quant au plan de retraite.

Est-ce dans une négociation que vous arriverez à régler ce dossier entre vous et vos employés?

**M. Fournier:** Nous nous y efforçons. Il y a des négociations depuis que j'ai été nommé président. Nous avons fait beaucoup d'efforts en vue d'un partenariat avec le syndicat, avec nos employés. Ils sont ici aujourd'hui d'ailleurs. Beaucoup de travail a été fait à ce sujet.

Il est certain, comme je le disais auparavant dans mon discours, que nous voulons donner à nos employés un système de pension équivalent sinon meilleur à celui qu'ils ont actuellement. Beaucoup de travail a été fait, beaucoup de rencontres ont eu lieu entre le groupe patronal et le groupe syndical. Beaucoup d'efforts ont été faits. D'ici deux semaines environ, nous devrions avoir un document à remettre aux gens du syndicat.

Nous allons tout faire pour régler la situation dans un partenariat complet avec eux. D'autre part, j'ai entendu ce qui a été dit la semaine dernière ici. Les employés voulaient faire la grève s'ils n'avaient pas le système PSAC du gouvernement. Ce sont des politiques gouvernementales et là-dessus, je ne peux rien y faire.

**La présidente:** Vous êtes liés par les politiques gouvernementales?

**M. Fournier:** Oui, il est certain que nous allons tout faire pour régler la situation. Avec le syndicat, nous avons déjà créé en quelques mois un très bon partenariat. Nous l'avons encore vécu la semaine dernière. Vous connaissez, en Ontario, tous les problèmes que nous avons vécus. Les syndicats font des grèves un peu partout dans chacune des villes. Il y en a eu une la semaine



community. We made the necessary arrangements and there was no problem as far as the Seaway was concerned. This was one way to demonstrate that we can work together.

**The Chairman:** My colleagues were concerned about this point. Have you done an in-depth study of projected traffic on the Seaway? Is there any reason to be optimistic and to think that the traffic volume will be sufficient to ensure the success of the commercialization initiative?

**Mr. Fournier:** The last four years have been very positive. The year 1996 was the best year for the Seaway of the last six. We have accumulated a reserve fund of \$46 million. A great deal has been accomplished in the past few years. Since 1991, we have cut costs by 25 per cent thanks to the work of my predecessor. The workforce has been streamlined and this has been accomplished with the cooperation of the union. There were a number of voluntary departures. No one was laid off. Our workforce was adjusted through a voluntary process, and in a manner which showed utmost respect for our employees. A further 17 per cent of the workforce will be trimmed by the end of March 1999.

One question remains: What kind of traffic will we encounter on the Seaway? Traffic volume has been excellent over the past four years. We have averaged \$74 million in tolls collected each year. This is an exceptional figure. Current users are injecting a considerable amount of capital in the system. As I mentioned earlier, we anticipate that tolls will increase by two per cent per year for the next five years and users are willing to pay more to ensure that the Seaway continues to run smoothly.

However, as to exactly how competitive we will be in five years' or in three years' time, it all depends on the global economy. That is what makes it extremely difficult for users of a system worth \$5 billion to be responsible for revenues when they have no control over these revenues. If the world economy is healthy and if automobile sales are strong, then steel or iron ore shipments will be strong as well, but if the global economy is in a slump, then traffic volumes will decline. It really all depends on the state of the global economy.

The SLSA has done everything it can to lower costs and to make the system as competitive as possible.

[English]

**Senator Forrestall:** I remember all too well when we started to try to solve some of these problems. It occurred to me, as you were giving your comprehensive presentation, that you do not need this bill to achieve your basic mandate. You are well en route to achieving it in fact if not in name. I wonder what sense of urgency you might attach to this or whether having it in place would help you; and, if so, how it would help you.

**Mr. Fournier:** That is a good question. As I mentioned, what we have done in the past nine months was done with the full collaboration of the user group. We did sit all the time with the major issues, and we worked in partnership with the user group.

dernière à St. Catharines. La voie maritime était aussi visée. Nous avons quand même eu un bon partenariat avec le syndicat. On s'est organisé et il n'y a eu aucun problème pour la Voie maritime. C'est une façon de démontrer notre façon de travailler ensemble.

**La présidente:** C'était une préoccupation de mes collègues. Est-ce que vous avez fait une étude approfondie des possibilités d'achalandage sur la Voie maritime? Est-ce que l'on peut être optimiste et penser que le trafic va être suffisant pour assurer que la commercialisation soit un succès?

**M. Fournier:** Les quatre dernières années ont été très positives. Il y a deux ans, 1996 a été la meilleure année de la Voie maritime depuis les dix dernières années. Nous avons un fonds, une réserve de 46 millions de dollars. Beaucoup de choses se font aussi depuis plusieurs années. Depuis 1991, il y a eu aussi des diminutions de coût de 25 p. 100 grâce au travail fait par mon prédécesseur. Nous avons une autre rationalisation qui a déjà été acceptée par le syndicat et qui a été faite en collaboration avec eux. Il y a eu un départ volontaire. Personne n'a été mis à la porte. Cela a été fait de façon volontaire avec nos employés, dans le plus grand respect. Un autre 17 p. 100 de gens vont nous quitter d'ici la fin de mars 1998.

On se pose toujours la question de ce que sera le trafic. Depuis les quatre dernières années, notre trafic a été excellent: depuis les quatre dernières années, nous avons une moyenne de 74 millions de dollars de péage par année. Ce qui est exceptionnel. Les utilisateurs actuellement injectent beaucoup d'argent à l'intérieur du système. Comme je le mentionnais auparavant, nous avons prévu des augmentations de péage de deux p. 100 par année pour les cinq prochaines années, et les utilisateurs sont d'accord à payer plus pour s'assurer que nous allons conserver le système en bon état.

Cependant pour savoir quelle sera notre compétitivité exacte dans cinq ans ou dans trois ans, tout dépend de l'économie mondiale. C'est la raison pour laquelle il est très difficile pour les utilisateurs de prendre un système qui vaut cinq milliard de dollars et d'être responsable des revenus alors qu'ils n'ont aucun contrôle des revenus. Si l'économie mondiale va bien, s'il y a beaucoup de ventes d'automobiles, il va y avoir beaucoup d'acier ou beaucoup de minerai de fer à transporter, mais si cela ne fonctionne pas bien, tout va baisser. Vraiment, l'économie mondiale gère cela.

De notre côté, nous avons tout fait pour baisser les coûts et arriver à un système le plus compétitif possible.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Je ne me souviens que trop bien de l'époque où nous avons commencé à chercher des solutions à ces problèmes. En écoutant votre présentation fort complète, je me suis rendu compte que vous n'avez pas besoin de ce projet de loi pour vous acquitter de votre responsabilité. Vous êtes déjà bien avancé, en réalité. Je me demande si vous trouvez ce projet de loi important, ou si vous pensez qu'il pourrait vous aider; le cas échéant, comment?

**M. Fournier:** C'est une bonne question. Comme je l'ai dit, tout ce que nous avons entrepris au cours des neuf derniers mois, nous l'avons fait avec l'entière collaboration du groupe des utilisateurs. Nous avons discuté ensemble toutes les grandes

We have other problems right now that we must face. To give you an example, CN is starting to be a problem right now. It is starting to be a problem because of the privatization that they underwent in 1991. You can see what they were able to achieve.

If we stay in our present state, without the commercialization, it is true we did achieve a lot in the past nine months but there is still much to do to finish the job. Do not forget, those users had to do it in the 1980s. For them, it was a survival tactic. They had no choice. Many people around this table who were in business at the time know what happened then. You had to downsize, you had to do a lot of things, if you wanted to survive. Right now, this is what we are facing with the Seaway, too, if we want to be more competitive. I did not talk about those new powerful engines that CN bought last year, or the 33 per cent bigger cars they bought. We will need everything we can get to be able to manage the Seaway properly. I honestly feel that the help that I had from the user group, through all the changes that we undertook in the past nine months, was very important, and we will still need that same help in the future.

Do not forget, that help was offered because we of Bill C-9. If Bill C-9 were not in existence, they would not have come. You cannot imagine the time and energy that we all have had to put into that.

**Senator Forrestall:** They did it in full belief that the bill would pass.

**Mr. Fournier:** They thought the bill would pass. The Canadian owners' organizations are pushing for it. The shipping federations, the Chamber of Maritime Commerce, and many other people are saying that this may not be the perfect way of doing it but we should go for it because this is important and at least we are starting with something.

**Senator Forrestall:** But will you not be doing it on the backs of other people? I ask that because there is a group out there who claims that there are serious downsides in this bill.

I am concerned about the level playing field that will, in a sense, disappear. Under the proposed legislation, you will still have the authority to borrow money, to seek government guarantees, and so forth. However, the ports will not be able to do that. When you look at the Port of Halifax and its capacity, limited as it is, and knowing that they must be able to reach to the post-Panamax shipping fleet that is coming into being, and re-equip and buy the bigger cranes, the long-span cranes, and so on, how do you see the competition in trans-shipment, CN versus smaller seaway-sized vessels? Do you see those vessels becoming eventually a main competitor to CN?

**Mr. Fournier:** We hear a lot about intermodal transportation. Everyone speaks about intermodal, and have for a few years now, and not only in Canada. It started in the United States. Instead of intermodal, we call it trans-shipment. We will have a ship going in the lower St. Lawrence — it could be a Panamax — 50,000 tonnes or more, and we will trans-ship to a seaway-sized vessel of 25,000 tonnes or less, to be able to go up to Chicago, to Hamilton, and so on.

questions et nous avons travaillé en partenaires. Nous avons actuellement d'autres problèmes à régler. Pour vous donner un exemple, le CN commence à nous poser un problème. À cause de la privatisation qu'il a subie en 1991. Vous avez vu ce qu'il a réussi à faire.

Si nous restons en l'état, sans commercialisation, il est vrai que nous avons accompli beaucoup de choses au cours des neuf derniers mois, mais il reste encore beaucoup à faire. N'oubliez pas que les utilisateurs ont dû le faire dans les années 80. Pour eux, c'était une question de survie. Ils n'avaient pas le choix. Beaucoup de gens ici qui étaient en affaires à l'époque savent ce qui s'est produit alors. Il fallait restructurer, faire des tas de choses pour survivre. C'est ce que nous vivons actuellement avec la Voie maritime si nous voulons être plus compétitifs. Je n'ai pas parlé de ces puissantes locomotives que le CN a achetées l'an dernier, ou de leurs nouveaux wagons d'un tiers plus grands. Il nous faut tous les outils possibles pour bien pouvoir gérer la Voie maritime. Je dois dire que l'aide que m'a apporté le groupe des utilisateurs, avec tous les changements que nous avons mis en oeuvre au cours des neuf derniers mois, m'a été très utile et nous continuerons d'avoir besoin de leur aide à l'avenir.

N'oubliez pas que cette aide nous a été offerte à cause du projet de loi C-9. Sans celui-ci, ils ne seraient pas venus vers nous. Vous n'imaginez pas le temps et l'énergie que nous avons dû consacrer à cela.

**Le sénateur Forrestall:** Ils l'ont fait, convaincus que le projet de loi serait adopté.

**M. Fournier:** Ils ont pensé que le projet de loi serait adopté. Les organisations de propriétaires canadiens poussent en ce sens. Les fédérations d'expéditeurs, la Chambre du commerce maritime, et beaucoup d'autres affirment que ce n'est peut-être pas la perfection, mais qu'il faut l'accepter parce qu'il est important et c'est au moins un premier pas.

**Le sénateur Forrestall:** Mais n'agissez-vous pas sur le dos d'autres personnes? Je vous pose la question parce qu'un groupe prétend que ce projet de loi présente de sérieux défauts.

Je crains qu'il ne crée un déséquilibre. Avec la nouvelle loi, vous auriez toujours la possibilité d'emprunter de l'argent, d'obtenir des garanties du gouvernement, entre autres. Mais les ports ne le pourront pas. Si vous prenez le port d'Halifax avec sa capacité, limitée qu'elle est, et sachant qu'il doit pouvoir attirer la flotte post-Panamax que l'on est en train de créer, qu'il doit se rééquiper, acheter de plus grandes grues, à longue portée, comment voyez-vous la concurrence dans le transbordement, entre le CN et les navires plus modestes, aux dimensions de la Voie maritime? Pensez-vous qu'il pourrait un jour devenir le principal concurrent du CN?

**M. Fournier:** On a beaucoup parlé du transport intermodal. Tout le monde en parle depuis quelques années, et pas seulement au Canada. L'idée est partie des États-Unis. Nous parlons plutôt de transbordement. Nous aurons un navire dans le Bas Saint-Laurent — cela pourrait être un Panamax — de 50 000 tonnes ou plus, et nous transborderons sur un vaisseau de 25 000 tonnes ou moins, pour pouvoir remonter la Voie maritime jusqu'à Chicago, Hamilton, ou ailleurs.



The same thing happens in the other direction. Grain will come from Duluth or Thunder Bay going down to the lower St. Lawrence with the seaway-sized vessel of 25,000 tonnes, again, trans-shipped to a larger Panamax with a self-unloader.

**Senator Forrestall:** What ports are you thinking of?

**Mr. Fournier:** As I said, we do business with 61 Canadian and U.S. ports. There are some larger ones and some smaller ones.

On the law itself — I did not make the law, I am simply dealing with it. I could not tell you if it is all right or not. What I can tell you is that, for the seaway, that is the way I would see it. CN, of course, especially with the acquisition of Illinois Central Corporation, is now not only east-west, but also north-south. That is something the Seaway must consider.

I also do not want honourable senators to forget that we do not have infrastructure right now able to replace the Seaway.

In the past four years, we had close to 50 million tonnes a year of commodity transiting to the seaway in bulk. We have no other commodities, plus we have an international obligation with the United States. That is something we cannot forget. We have good relations with them, except in one major area, the toll issue; the second area is the binational issue.

However, in French we say, "c'est le monde à l'envers," because the way they want to do it is the way that will have some people dominated by President Clinton on the board of directors. We are saying here that commercialization should be the best way to do it because we have the people directly involved in the business. That is my vision of the way we should go right now.

**Senator Forrestall:** Could you tell us about the Seaway itself? Is it structurally sound? Do you envision any major borrowings in the next one to six, seven years?

**Mr. Fournier:** Not one to six. It would be middle to long term, in that time period, that I would foresee something.

The Chairman asked earlier: What do you foresee in the traffic in the next two to five years? It is difficult to say. We are in a global economy. If the global economy goes down, we could lose a lot. As an example, five years ago, we had nothing in the bank and a deficit of \$75 million or \$85 million. Currently, we have a \$45 million deficit in the books because of the amortization and we have \$46 million in the bank. Things can change quickly.

What Transport Canada had in mind, when we discussed this issue, was to be sure to have a pattern by which users would address the cost issue and do everything to be self-sufficient. Everyone understands that it is not a port that is one or two kilometres long; it is 2,000 kilometres long, with all the accompanying problems. It is worth \$5 billion. This is Canadian, this is ours.

In the first place, everyone at Transport Canada wishes to ensure that we will take good care of the Seaway. This is the first thing and is very important. Second, that we will do everything in

C'est la même chose dans l'autre sens. Les céréales en provenance de Duluth ou Thunder Bay descendent le Saint-Laurent dans des navires à la dimension de la Voie maritime, d'environ 25 000 tonnes, puis sont transbordées sur un Panamax équipé d'un auto-chargeur.

**Le sénateur Forrestall:** À quels ports songez-vous?

**M. Fournier:** Comme je l'ai dit, nous relient 61 ports canadiens et américains, de tailles diverses.

Pour ce qui est de la loi... je ne l'ai pas faite, je m'en accommode. Je ne peux pas vous dire si elle est bonne ou non. Ce que je peux vous dire cependant, c'est que nous voyons les choses comme cela pour la Voie maritime. Le CN, bien sûr, surtout depuis l'achat d'Illinois Central Corporation, ne va plus seulement d'Est en Ouest, mais aussi du Nord au Sud. La Voie maritime devra en tenir compte.

Je ne voudrais pas non plus que les sénateurs oublient que nous n'avons actuellement aucun infrastructure capable de remplacer la Voie maritime.

Au cours des quatre dernières années, nous avons vu transiter par là près de 50 millions de tonnes par an de denrées en vrac. Nous n'avons pas d'autres installations de ce genre, et nous avons aussi une obligation face aux États-Unis. Nous ne pouvons pas l'oublier. Nos relations sont bonnes, sauf sur la question importante des péages; il y a aussi la question d'une agence binationale.

En français, nous disons que c'est le monde à l'envers, car de la manière dont ils veulent procéder, ils auront au conseil d'administration des gens dominés par le président Clinton. Nous disons quant à nous que la commercialisation est la meilleure solution parce que les gens sont directement impliqués. C'est comme cela que je vois les choses.

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous nous parler de la Voie maritime même? Est-ce que sa structure est solide? Prévoyez-vous de gros emprunts au cours des six ou sept prochaines années?

**M. Fournier:** Pas dans les six prochaines. Peut-être à moyen ou long terme, il pourrait y avoir quelque chose.

La présidente demandait tout à l'heure quel genre de trafic nous prévoyons au cours des deux à cinq prochaines années. C'est difficile à dire. L'économie est mondiale. Si elle fléchit, nous pourrions perdre beaucoup d'activités. Par exemple, il y a cinq ans, nous n'avions pas un sous en banque et un déficit de 75 ou 85 millions de dollars. Aujourd'hui, nous avons un déficit de 45 millions inscrits dans nos livres à cause de l'amortissement, et 46 millions en banque. Les choses changent rapidement.

Ce que voulait Transports Canada, quand nous en avons parlé, c'était que les utilisateurs puissent s'attaquer à la question des coûts et permettre l'autonomie. Tout le monde comprend bien qu'il ne s'agit pas d'un port d'un ou deux kilomètres de long; la Voie maritime s'étale sur 2 000 kilomètres, avec tous les problèmes que cela peut entraîner. Elle vaut 5 milliards de dollars. Elle est canadienne, elle est à nous.

Tout d'abord, à Transports Canada tout le monde veut s'assurer que nous prenons bien soin de la Voie maritime. C'est la priorité la plus importante. Deuxièmement, nous allons faire tout notre

our power to be self-sufficient. So if we still have years like we have had in the past four years, it will take a very long time before we need some appropriation. It is not something that we will see even in the first ten years.

**Senator Forrestall:** Who will pay for down river dredging, below the Seaway itself?

**Mr. Fournier:** Below the Seaway is not our concern. We are concerned from Montreal to here. We are taking care of what we have.

**Senator Forrestall:** If there is no dredging done in certain sections of the river, you will not even get your 25,000 tonnes up.

**Mr. Fournier:** All the ports do need dredging. A few months ago, an acquaintance wanted to do something about dredging in the lower part of the St. Lawrence River, but it was going to be much lower than we require for the Seaway. We do not need this much.

Recent newspaper articles about the Seaway neglected to say that the past four years have been going very well, that we cut our expenses, that we made revenues, that we had some very good years.

**The Chairman:** Good news does not make news.

**Mr. Fournier:** I agree with you.

**Senator Forrestall:** I wish you well with it. I do caution you that it is important to those of us in the Maritimes that the playing field be maintained as level as possible. For the federal authority to do something that benefits one section of the system — and I include the ports from Thunder Bay to St. John's, Newfoundland — that encourages or enhances the competitive position of one port over another is a grievous disservice. A disservice would be done to the private sector, which invests in the system and the equipment to use the system to service their customers. You know this as well as I do.

**Mr. Fournier:** You must realize that the Seaway is unique. I am not saying that because I am the president, but it is unique. It is the only one of its kind in the world.

**Senator Forrestall:** It is very unique for us because it allows us to be profitable.

[Translation]

**Senator Roberge:** Had you not been able to borrow money, would the privatization of the Seaway have been a viable endeavor?

**Mr. Fournier:** I do not believe so. Physically, we are talking about a vast transportation system stretching over a distance of 2,000 kilometers. The infrastructure is aging as well. Parts of the system were built in 1932, others in 1959 and so on.

Expenses always have a way of catching up with us. Our system is aging and some parts of it are quite old. However, it is in sound running order and I can also vouch for its safety.

possible pour assurer notre autonomie financière. Si nous continuons d'avoir des exercices comme les quatre derniers, nous n'aurons pas besoin de crédits avant longtemps. Cela n'arrivera pas même dans les dix premières années.

**Le sénateur Forrestall:** Qui va payer pour le dragage en aval de la Voie maritime?

**M. Fournier:** Cela ne nous concerne plus. Nous nous occupons de la partie de Montréal jusqu'ici. Nous nous occupons de notre partie.

**Le sénateur Forrestall:** Mais si certaines sections du fleuve ne sont pas draguées, vous ne pourrez même pas y faire passer des navires de 25 000 tonnes.

**M. Fournier:** Tous les ports ont besoin d'être dragués. Il y a quelques mois, une de mes connaissances voulait faire quelque chose à propos du dragage dans la partie inférieure du Saint-Laurent, mais ça allait beaucoup plus loin qu'il n'est nécessaire pour la Voie maritime. Nous n'avons pas besoin d'autant.

Des articles parus récemment dans la presse négligeaient de dire que nous avons connu quatre années excellentes, que nous avons réduit nos dépenses, encaissé des bénéfices, et connu quelques très bonnes années.

**La présidente:** Les bonnes nouvelles ne font jamais les manchettes.

**M. Fournier:** Très juste.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous fais tous mes vœux. Je vous rappelle cependant qu'il est important pour nous, dans les Maritimes, que la règle soit aussi équitable que possible. Si les autorités fédérales donnaient un avantage à un élément du système — et je veux parler de tous les ports, de Thunder Bay jusqu'à St. John's, à Terre-Neuve — qui pourrait améliorer la compétitivité d'un port par rapport à un autre, ce serait très mauvais. Ce serait contraire aux intérêts du secteur privé qui investit dans le système, dans l'équipement nécessaire pour servir ses clients. Vous le savez aussi bien que moi.

**M. Fournier:** Il faut bien comprendre que la Voie maritime est unique. Je ne le dis pas parce que j'en suis le président, mais elle est vraiment unique. Elle est seule de son genre au monde.

**Le sénateur Forrestall:** Elle est unique pour nous parce qu'elle nous permet d'être rentables.

[Français]

**Le sénateur Roberge:** Est-ce que la privatisation de la Voie maritime aurait été viable si vous n'aviez pas eu droit à l'emprunt?

**M. Fournier:** Je ne pense pas que cela aurait pu être viable. Nous avons un système énorme sur le plan physique, 2 000 kilomètres; il n'est pas jeune non plus. Des parties de notre système ont été construites en 1932, d'autres en 1959 et ainsi de suite.

Le niveau des dépenses globales nous rattrape toujours. On ne joue pas avec du neuf actuellement mais avec un système âgé et même très âgé dans certains coins. Actuellement, je peux vous



Considering the overall state of the economy, at some point in time, the expenditures that we need to incur with respect to the Seaway will catch up with us. There is no question in our minds about that. As I indicated earlier, our situation is unique in that we do business with 61 Canadian and U.S. ports. In addition, we must fulfill our international commitments and this is something entirely different.

When will we need to incur some expenditures? Again, it depends on the global economy. As long as it remains strong, I feel we will continue to have some profitable years. However, if there is a downturn in the global economy, our reserve fund will shrink.

**Senator Roberge:** In many respects, your situation is unique. A number of ports can, however, claim to be in the same situation, but to varying degrees.

**Mr. Fournier:** When you yourself are involved, your situation always appears more unique.

**Senator Roberge:** I want to congratulate you on your presentation and on your accomplishments over the past nine months.

**Mr. Fournier:** I will try and do that to provide you with as much information as is possible.

[English]

**Senator Bryden:** Contrary to popular belief, I have nothing against the advantages that Bill C-9 gives to the Seaway and I very much applaud it. In the Seaway section of the bill, it clearly states that the Seaway will strive for commercial viability, but that in doing that it will take into consideration the economic conditions of the community surrounding the Seaway. It also indicates that in those situations which are appropriate, or required, the seaway authority will continue to have access to the Consolidated Revenue Fund for the purposes of guaranteeing financing, or providing grants, and will be paid out of the Consolidated Revenue Fund.

From everything that I have heard from the Department of Transport, from yourself, and from others, this unique water highway deserves that sort of support. I applaud it.

My problem is that there are other sections, other ports, where they do not have the same advantages. I would like to address the importance of, for example, the deep water sea port of Canso, Nova Scotia. Its economic development, along with that of the surrounding communities, is equally as important as the Seaway's development.

Those ports, including the Port of Halifax have no claim on the Consolidated Revenue Fund. They must attempt to become commercially viable, or they will cease to exist.

We would not wish to take away any of the advantages that are going to the Seaway. At the same time, however, in order for the other parts of the water transport system of Canada to be fairly treated, the playing field must be levelled.

garantir que ce système est en bon état. Au niveau de la sécurité, il n'y a aucun problème également. Cela va bien.

Si on regarde l'économie globale, à un moment donné, les dépenses à faire sur la Voie maritime vont nous rattraper. Pour nous, cela est très clair. Comme je le disais auparavant, notre situation est unique parce qu'il y a quand même 61 ports canadiens et américains qui font affaire avec nous. En plus de cela, il y a l'obligation internationale, ce qui est quand même très différent.

Dans combien d'années? Tout dépend de l'économie mondiale. Tant que l'économie mondiale va bien, je crois que nous allons continuer à avoir de bonnes années, de bonnes réussites et des profits. Si l'économie mondiale baisse, notre réserve va baisser.

**Le sénateur Roberge:** Vous avez une situation unique à maints égards. Certains ports ont des situations uniques et pour qui le phénomène que vous mentionnez est aussi vrai, mais à un degré différent. Pour eux, c'est à un degré important.

**M. Fournier:** C'est toujours plus unique quand c'est pour nous.

**Le sénateur Roberge:** Je tiens à vous féliciter de votre présentation et aussi de vos réalisations des neuf derniers mois.

**M. Fournier:** Je vais essayer de faire cela pour vous donner le maximum d'informations possibles.

[Traduction]

**Le sénateur Bryden:** Contrairement à ce qu'on pense, je n'ai aucune objection aux avantages que confère le projet de loi C-9 à la Voie maritime, et au contraire, je m'en réjouis. Dans la partie du projet de loi qui touche la Voie maritime, il est énoncé clairement que celle-ci doit viser la rentabilité commerciale, mais qu'elle doit, ce faisant, tenir compte des conditions économiques de la collectivité qui l'entoure. Il y est précisé également que l'Administration de la Voie maritime continuera d'avoir accès au Trésor public, lorsque les circonstances le justifient, afin de garantir ses emprunts ou pour les subventions qui seront payées à même le Trésor public.

Après tout ce que j'ai entendu du ministère des Transports, de vous-même et d'autres, je suis convaincu que cette voie maritime tout à fait unique mérite notre soutien. Je m'en félicite donc.

Mais il y a d'autres sections, d'autres ports, qui n'ont pas les mêmes avantages. J'aimerais parler de l'importance, par exemple, du port maritime en eau profonde de Canso, en Nouvelle-Écosse. Son développement économique, ainsi que celui des collectivités avoisinantes, est tout aussi important que le développement de la Voie maritime.

Ces ports, y compris celui d'Halifax, ne peuvent pas obtenir d'argent du Trésor. Ils doivent atteindre la rentabilité ou cesser d'exister.

Nous ne souhaitons absolument pas enlever des avantages à la Voie maritime. Mais, pour que le reste du système de transport par eau au Canada soit traité équitablement, il va falloir égaliser les règles du jeu.

You mentioned your concern with CN. The more profitable the traffic that CN moves east, the better it is for the Port of Halifax, the Port of Quebec, or the Port of Saint John. In order to be objective and not parochial, I will talk about Halifax.

If the water highway's advantages are not extended to the ports in order to accommodate commercialization and the improvement to the rail system, it will disadvantage a port such as Halifax. For example, the Seaway does not, as I understand it, pay for ice breaking. Is that correct?

**Mr. Fournier:** It is not correct. It will be part of the negotiations which we have now with the Canadian Coast Guard. We will have to pay for ice breaking in the future. Navigation needs are also part of the same negotiation. We will have to pay like everyone else.

**Senator Bryden:** At the moment, you are not paying.

**Mr. Fournier:** We are paying for our own ships. The ships going through the system have to pay for what they have.

**Senator Bryden:** You are building a fund of \$46 million, a Seaway reserve fund. Do you have it now?

**Mr. Fournier:** We now have a fund of \$45 million, plus or minus.

**Senator Bryden:** Transport Canada issued a paper regarding Seaway commercialization and background, dated September 19, 1996. The paper refers to the need for commercialization, and also to the Seaway's corporate plan for 1996, and its forecasted depletion of its capital reserves of \$45 million. Reference is also made to deficits of \$16 million, which will have to be covered by the government.

**Mr. Fournier:** We did not expect 1997 to be a good year for us, but it was, and that made a big difference. In one year, there can be a difference of \$5 million to \$10 million.

**Senator Bryden:** This number is allegedly for 1996. At that time, you were going to be \$56 million short.

**Mr. Fournier:** We did not have the same cost reductions that we are talking about now. There are 119 employees whom we do not have to pay any longer. That is a lot of money. If you take an average salary \$50,000 plus 30 per cent for fringe benefits, and multiply that by 119, you see that we are saving a lot of money each year.

**Senator Bryden:** There were no severance costs?

**Mr. Fournier:** We are paying everything in the year 1997-98.

**Senator Bryden:** The report refers to another good reason for commercializing the Seaway. Over the last ten years, apparently, the St. Lawrence Seaway has required federal appropriations of \$175 million for a major restoration of the Welland Canal. Is that correct?

**Mr. Fournier:** That was done in between 1987 and 1993.

Vous avez parlé du CN. Plus l'acheminement des marchandises vers l'est est rentable pour le CN, mieux cela vaudra pour le port d'Halifax, celui de Québec ou celui de Saint-Jean. Par soucis d'objectivité et d'impartialité, je parlerai d'Halifax.

Si l'on n'offre pas aux ports les mêmes avantages qu'à la Voie maritime afin de permettre la commercialisation et les améliorations au système ferroviaire, des ports comme celui d'Halifax seront lésés. Par exemple, que je sache, vous ne payez pas le brisage de glace. C'est exact?

**M. Fournier:** Non, ce n'est pas exact. Cela fait partie des négociations en cours avec la Garde côtière. Nous devons, à l'avenir, payer les services de brise-glace. Nous négocions également les besoins en matière de navigation. Nous devons payer, comme tout le monde.

**Le sénateur Bryden:** Actuellement vous ne payez pas.

**M. Fournier:** Nous payons pour nos propres navires. Ceux qui transitent par là doivent payer pour eux-mêmes.

**Le sénateur Bryden:** Vous êtes en train de constituer un fonds de réserve de 46 millions de dollars. L'avez-vous déjà?

**M. Fournier:** Nous avons actuellement un fonds d'environ 45 millions de dollars.

**Le sénateur Bryden:** Transports Canada a publié un document d'information sur la commercialisation de la Voie maritime en date du 19 septembre 1996. On y parle de la nécessité de commercialisation, ainsi que du plan d'entreprise de 1996 où l'on prévoit l'épuisement des réserves de 45 millions de dollars. On y mentionne également un déficit de 16 millions que le gouvernement devra absorber.

**M. Fournier:** Nous n'avions pas prévu que 1997 serait une bonne année, mais elle l'a été, et c'est ce qui a fait toute la différence. En une année, la différence peut atteindre 5 à 10 millions de dollars.

**Le sénateur Bryden:** Mais ces chiffres devaient s'appliquer à 1996. À l'époque, vous prévoyiez un déficit de 56 millions de dollars.

**M. Fournier:** Les réductions des coûts prises en compte n'étaient pas aussi importantes que celles que nous avons obtenues. Il y a 119 employés en moins à payer. Cela représente beaucoup d'argent. Il faut compter un salaire moyen de 50 000 \$, plus 30 p. 100 pour les avantages sociaux. Si vous multipliez par 119, vous constatez que cela représente une économie annuelle importante.

**Le sénateur Bryden:** Vous n'avez pas payé de prestations de départ?

**M. Fournier:** Nous payons tout cela dans l'exercice 1997-1998.

**Le sénateur Bryden:** Le rapport fait état d'une autre bonne raison de commercialiser la Voie maritime. Apparemment, au cours des dix dernières années, elle aurait nécessité des crédits fédéraux de 175 millions de dollars pour une importante réfection du canal Welland. Est-ce exact?

**M. Fournier:** Cela a été fait entre 1987 et 1993.



**Senator Bryden:** I am most concerned with the part of the report that refers to competition for the seaway from eastbound rail shipments which end up in Quebec, Halifax or Saint John. Those ports could become commercially viable with an increased amount of rail shipments. If the St. Lawrence Seaway continues to have access to the Consolidated Revenue Fund to keep upgrading, and our ports do not, you will not only be able to compete with the railroads, but you will have an advantage over the end point of those railroads, so that those ports cannot compete with your ports.

**Mr. Fournier:** I would love to be able to tell you that I would give access to the Consolidated Revenue Fund to those ports, but you must ask that question of the minister.

**Senator Bryden:** I have in the past and I will again.

As you said, many parts of the marine industry want this bill to go through, as do most of the people around this table. We want it to benefit all the people affected by water transport in Canada, however, and not to disadvantage some of those people.

**The Chairman:** Thank you, witnesses.

Our next witnesses are from the Iron Ore Company of Canada, Aluminerie Alouette Inc., and Wabash Mines.

Please proceed.

[Translation]

**Mr. Gilles Blouin, Vice-President, Aluminerie Alouette Inc.:** Madame Chairman, allow me to introduce myself. My name is Gilles Blouin and I work for Aluminerie Alouette. I have the most seniority with the company, although I am not the oldest employee. With me this evening are Damien Lebel, General Manager of Wabush Mines, and Keith Eldridge, Vice-President of IOC. Thank you for giving us this opportunity to make a presentation which, hopefully, will be brief, but topical.

Our presentation will be in two parts: firstly, we will report briefly on our current situation, and secondly, we will focus on the section of the bill which deals with the composition of the board of directors of a port authority like the Port of Sept-Îles.

This presentation today is made on behalf of the three major users and revenue contributors to the Port of Sept-Îles: Aluminerie Alouette Inc., an aluminum smelter which has 572 employees; the Iron Ore Company of Canada or IOC, an iron ore mining and beneficiating company which operates in Sept-Îles, Quebec and Labrador City, Newfoundland and employs 2,250 persons; and Wabush Mines, which operates an iron ore mine and a concentrator in Wabush, Newfoundland as well as a pellet plant in Sept-Îles. This company employs 750 persons.

As you can see on the map, Sept-Îles is located about 1,000 kilometers northeast of Montreal and has a population of over 25,000 inhabitants. A key point that we would like to make

**Le sénateur Bryden:** La partie du rapport qui m'inquiète le plus est celle où l'on parle de la concurrence des expéditions ferroviaires qui aboutissent à Québec, à Halifax ou à Saint John. Si ces expéditions ferroviaires augmentaient, ces ports pourraient devenir rentables. Si la Voie maritime du Saint-Laurent continue d'avoir accès au Trésor pour financer ses travaux d'amélioration, tandis que nos ports n'y ont pas accès, vous pourrez non seulement faire concurrence aux chemins de fer, mais vous aurez aussi un avantage sur les ports de destination qui ne pourront plus faire concurrence aux vôtres.

**M. Fournier:** J'aimerais pouvoir vous dire que je permettrai à ces ports d'avoir accès au Trésor, mais c'est au ministre qu'il faut poser la question.

**Le sénateur Bryden:** Je l'ai posée et je la poserai à nouveau.

Vous l'avez dit, beaucoup de secteurs de l'industrie maritime souhaitent l'adoption de ce projet de loi, comme d'ailleurs la plupart des personnes autour de cette table. Mais nous voulons une loi qui soit avantageuse pour toutes les personnes concernées par le transport par eau au Canada, et non qui en lèse certaines.

**La présidente:** Merci, messieurs.

Nous allons maintenant entendre les porte-parole de la Compagnie minière IOC, de l'Aluminerie Alouette Inc. et de Wabush Mines.

Allez-y.

[Français]

**M. Gilles Blouin, vice-président, Aluminerie Alouette Inc.:** Madame la présidente, j'aimerais me présenter, je m'appelle Gilles Blouin, je suis à l'emploi de Aluminerie Alouette, son plus ancien employé en service mais non en âge. Je suis accompagné ce soir de M. Damien Lebel, le directeur général des Mines Wabush et de M. Keith Eldridge, vice-président à la compagnie minière IOC. Nous vous remercions de nous avoir permis de vous présenter notre mémoire qui, nous l'espérons, sera court mais touchant.

La présentation est en deux parties: premièrement, nous essaierons de vous faire un sommaire où nous sommes situés, et, dans la deuxième partie de notre exposé, nous vous exposerons plus particulièrement la composition des membres du bureau de direction d'un port tel que celui de Sept-Îles.

Cette présentation est faite au nom des trois principaux utilisateurs et des trois principaux contribuables aux revenus du port de Sept-Îles. Les entreprises que nous représentons sont Aluminerie Alouette Inc, un producteur d'aluminium qui emploie 572 personnes; la compagnie minière IOC, une entreprise d'extraction et d'enrichissement de minerai de fer qui opère à Sept-Îles, Québec et à Labrador City, Terre-Neuve et qui emploie 2 250 personnes; et Mines Wabush qui opère une mine à ciel ouvert et un concentrateur à Wabush, Terre-Neuve, ainsi qu'une usine de «bouletage» à Sept-Îles et qui emploie 750 personnes.

Sept-Îles, comme vous pouvez le constater sur la carte géographique est située à environ 1 000 kilomètres au nord-est de Montréal, et a une population d'un peu plus de 25 000 habitants.

is that this city has no suburban population to support its needs, be they economic, social or industrial.

During 1997, and in previous years, the Port of Sept-Îles moved the second largest tonnage of any port in Canada with 24,474 million tonnes, second only to the port of Vancouver. Statistical data on activities at the Port of Sept-Îles is attached to this presentation. These figures were taken from the "National Marine Policy-Harbors and Ports Booklet" prepared by Transport Canada and published in December of 1995.

The three companies represented here today generate over 85 per cent of the operating revenues received by the Port of Sept-Îles and account for over 95 per cent of total tonnage moved.

I would now like to call on Mr. Eldridge to address the bill's provisions as such.

[English]

**Mr. Keith Eldridge, Vice-President, Iron Ore Company of Canada:** We are generally supportive of Bill C-9, and look forward to its implementation. At the same time, however we are deeply concerned about the part which deals with the composition of the board of directors for the local port authorities.

Clause 14 of the first part of Bill C-9 refers to the appointment of directors, and to their tenure of office and remuneration.

Clause 15 refers to the experience and knowledge which the directors of port authorities should have in order to serve as port directors. We strongly support subclause 15(2), which states:

The directors of a port authority appointed under paragraph 14(1)(d) shall have generally acknowledged and accepted stature within the transportation industry or the business community and relevant knowledge and extensive experience related to the management of a business, to the operation of a port or to maritime trade.

Clause 16 deals with individuals to be excluded from appointment as directors of a port authority, specifically clause 16(e), which states:

16. The following individuals may not be directors of a port authority:

(e) an individual who is a director, officer or employee of a person who is a user of the port;

Our three companies are deeply concerned about this. In a community with a limited population, such as Sept-Îles, this seriously restricts the ability to have appointees who will have the knowledge and experience required in clause 15.

Another concern is that major industries, who provide a significant portion of revenue to a port authority, may be negatively affected by decisions taken by board members who may not have relevant knowledge and extensive experience related to the operations of a port.

Et, élément essentiel dans notre présentation, cette ville n'est pas entourée par des banlieues pour assurer ses besoins économiques, sociaux ou industriels.

Nous aimerions vous rappeler qu'en 1997, et dans les années antérieures, le port de Sept-Îles a enregistré le deuxième plus gros volume d'activités au Canada avec 24 474 millions de tonnes, précédé seulement par Vancouver. Un extrait d'informations statistiques sur les activités du port de Sept-Îles est joint à ce document. Cet extrait provient de «National Marine Policy, Harbours and Ports Booklet», préparé par Transports Canada et publié en décembre 1995.

Les trois entreprises que nous représentons génèrent au-delà de 85 p. 100 des revenus d'exploitation reçus par le port de Sept-Îles et contribuent à plus de 95 p. 100 du tonnage transporté.

J'aimerais demander maintenant à M. Eldridge de poursuivre pour la partie que concerne la loi elle-même.

[Traduction]

**M. Keith Eldridge, vice-président, Compagnie minière IOC:** Dans l'ensemble, nous appuyons le projet de loi C-9 et nous attendons avec empressement sa mise en vigueur. Cependant, nous sommes aussi profondément inquiets de la partie qui définit la composition du conseil d'administration des administrations portuaires.

L'article 14 de la partie I définit la nomination des administrateurs, la durée de leur mandat et leur rémunération.

L'article 15 stipule l'expérience et les connaissances que devront posséder les administrateurs pour agir à titre d'administrateurs d'un port. Nous appuyons fortement le contenu du paragraphe 15(2) qui stipule:

Ceux nommés en conformité avec l'alinéa 14(1)d) doivent, outre ce qui est prévu au paragraphe 1, posséder des connaissances pertinentes ainsi qu'une expérience importante liées à la gestion d'entreprise, au fonctionnement d'un port ou au commerce maritime.

L'article 16 définit des personnes qui ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire. L'alinéa 16e) précise en effet:

16. Les personnes suivantes ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire:

e) les administrateurs, dirigeants et employés d'un utilisateur du port;

Nos trois entreprises en sont profondément inquiètes. Dans une collectivité peu peuplée, comme c'est le cas de Sept-Îles, cette disposition restreint considérablement les candidats possibles qui ont les connaissances et l'expérience exigées par l'article 15.

Nous sommes également inquiets de ce que les grandes entreprises, qui génèrent une part considérable des revenus d'une administration portuaire, pourraient être négativement affectées par les décisions d'administrateurs qui n'auraient pas les connaissances et l'expérience reliées à l'administration portuaire.



We understand that perceived conflict of interest may be a reason for the government to introduce this restriction to the board of directors' membership. We believe that appropriate measures are in place to overcome such perceived conflict of interest, including arbitration through Transport Canada.

Furthermore, when the Government of Canada established NAVCAN over 18 months ago, NAVCAN was permitted to have members from its user community appointed as board representatives, with appointees from the Air Transportation Association of Canada being given board representation. The appointment of representatives from the user community to Canadian port authority boards would not, therefore, create a precedent.

We thank you for your consideration, and sincerely hope that you will receive our presentation with understanding.

We believe that the Government of Canada should make the necessary administrative changes to Bill C-9 that will enable representatives of the user community to serve directly on the boards of directors of cities in a similar situation to that of Sept-Îles.

[Translation]

**Senator Roberge:** Thank you very much for your presentation. There is no question that Sept-Îles finds itself in a rather unique situation in terms of its relationship with users. I am quite favorable to your request. It is not really necessary to adopt this approach nationwide because there are always ways of eliminating potential conflicts of interest.

Last week, we heard from representatives of the Port of Canso who requested special "superport" status. What difference do you see between the Port of Canso and the Port of Sept-Îles?

**Mr. Blouin:** I do not think the Port of Canso handles the same tonnage in a year. Unless I am mistaken, Canso, like Sept-Îles, is open year-round. It can also handle a variety of bulk shipments. In fact, much of the traffic at the Port of Sept-Îles is in the form of bulk shipments, whether iron ore, alumina, aluminum and so forth. Quite honestly, I am not that familiar with the Port of Canso, but if there should be a super port in the region, I think Sept-Îles qualifies for the title. That is my humble opinion.

**Senator Roberge:** Would anyone else care to comment?

[English]

**Senator Bryden:** Is Sept-Îles considered a deep water port?

**Mr. Blouin:** It is a deep water port. If you take the main entrance, it is as deep as 900 feet, 150 fathoms at its dock. If we look at Iron Ore Company of Canada dock, which is 150 feet from shore, it has a depth of about 65 to 70 feet. If you take our own installation, we have about 50 to 60 feet of water.

Nous comprenons que le gouvernement ait voulu introduire cette restriction par soucis d'éviter la perception d'un conflit d'intérêt. Mais nous pensons qu'il existe déjà des mesures pour contrer cette éventuelle perception, notamment l'arbitrage par le biais de Transports Canada.

De plus, lorsque le gouvernement du Canada a mis en place NAVCAN, il y a de cela plus de 18 mois, il a été établi que les utilisateurs pourraient avoir un siège au conseil d'administration, et ce fut notamment le cas de l'Association des transporteurs aériens du Canada. Ainsi, la nomination de représentants des utilisateurs au sein des conseils d'administrations portuaires ne constituerait pas un précédent.

Nous vous remercions de votre attention et nous espérons que vous accueillerez favorablement notre présentation.

Nous croyons que le gouvernement du Canada doit apporter les changements administratifs nécessaires au projet de loi C-9 afin de permettre aux représentants des utilisateurs de siéger aux conseils d'administration dans le cas de villes comme celle de Sept-Îles.

[Français]

**Le sénateur Roberge:** Je vous remercie beaucoup de votre présentation. Il n'y a pas de doute que la situation de Sept-Îles est vraiment particulière dans son contexte du port et avec les utilisateurs. Je vois très favorablement votre requête. À l'échelle canadienne, cette situation n'est pas vraiment nécessaire parce qu'il y a toujours des façons de pouvoir enlever le danger du conflit d'intérêt qui peut exister.

Les représentants du port de Canso ont témoigné la semaine dernière et ils ont fait une demande pour devenir une catégorie spéciale qui s'appellerait un «superport». D'après vous, quelle est la différence entre le port de Canso et celui de Sept-Îles?

**M. Blouin:** Je ne crois pas que le port de Canso ait le tonnage ou le volume qui peut être transbordé dans un port dans une année. Je crois, sauf erreur, que Canso, tout comme nous, doit être accessible à l'année longue. Ce port peut servir dans beaucoup d'activités en vrac, parce que, en fait, Sept-Îles est principalement un endroit où il se transborde beaucoup de vrac, c'est l'essentiel du volume, que ce soit du minerai de fer, de l'alumine, de l'aluminium ou ce genre de produit. En toute honnêteté, je ne suis pas vraiment familier avec le port de Canso, mais s'il doit y avoir un super port dans la région est, je crois bien que Sept-Îles pourrait en être un. C'est mon humble opinion.

**Le sénateur Roberge:** Quelqu'un d'autre a un commentaire là-dessus?

[Traduction]

**Le sénateur Bryden:** Est-ce que Sept-Îles est un port en eau profonde?

**M. Blouin:** Oui. L'entrée principale atteint une profondeur de 900 pieds, et de 150 brassées au quai. Le quai de la Compagnie minière IOC, à 150 pieds de la rive, a 65 à 70 pieds de profondeur. Vers nos propres installations, nous avons 50 à 60 pieds d'eau.

The Bay of Sept-Îles is very deep. It is 18 miles long by four miles wide, and is well protected at its entrance by seven islands, from which it takes its name. There is year-round access to this bay, so it is very deep water.

**Mr. Eldridge:** In October of 1993, the Iron Ore Company loaded the largest vessel ever loaded in North America with 255,000 tonnes of iron ore. It is a 12-month-a-year port. As Mr. Blouin mentioned, it has 60 to 65 feet of draft. We are able to take up to 250,000 tonne vessels.

**Senator Bryden:** Do you need to dredge?

**Mr. Blouin:** At their dock we only need to dredge every two years. We do not need to dredge at our dock.

**Senator Bryden:** We heard evidence that Canso had a 325,000-tonne tanker in the port, and that it could take an even larger ship.

The Port of Sept-Îles was designated as a regional local port under the National Marine Policy of December 1995. Do you know why it was changed to a port authority?

**Mr. Blouin:** In the former system, the Port of Sept-Îles was a part of the Ports Canada structure. I believe that six or seven ports were originally maintained under the former structure of Ports Canada. One of the criteria was that they be profitable. Therefore, there was an appeal from the Ports Canada group in Sept-Îles to have the port revert to its former status.

**Senator Bryden:** I ask that question because of your concern about user participation on the board. Had you remained a regional local port, the three companies could manage the port.

**Mr. Blouin:** Absolutely.

**Senator Bryden:** You would not then have this problem.

**Mr. Eldridge:** That is correct.

**Mr. Blouin:** Absolutely, but we are not the ones who changed the law.

**Senator Bryden:** As far as you know, it was changed on representation from the town?

**Mr. Blouin:** I would say it was representation from the Ports Canada people.

Let us face it, Ports Canada was looking for revenues, and the Port of Sept-Îles, being profitable, was a good source of revenue. In my opinion, that is a good reason to change the authority to Ports Canada.

**Senator Bryden:** There is much concern about keeping the mining industry in Canada viable and growing. I heard last week that 50 per cent of the iron ore in the world is shipped out of Sept-Îles.

**Mr. Eldridge:** Actually, 18 per cent of the iron ore pellets produced in the world come from the north shore; Wabush, Compagnie minière Québec Cartier, and the Iron Ore Company.

La baie de Sept-Îles est très profonde. Elle mesure 18 milles de long sur quatre milles de large, et son entrée est bien protégée par sept îles, d'où son nom. La baie est accessible toute l'année; l'eau y est donc très profonde.

**M. Eldridge:** En octobre 1993, la Compagnie minière IOC a chargé le plus gros navire qui ait jamais été chargé en Amérique du Nord: 250 000 tonnes de minerais de fer. Le port est ouvert 12 mois par an. Comme l'a dit M. Blouin, le tirant d'eau est de 60 à 65 pieds. Nous pouvons recevoir des vaisseaux de 250 000 tonnes.

**Le sénateur Bryden:** Devez-vous draguer?

**M. Blouin:** À leur quai, le dragage n'est nécessaire que tous les deux ans. Au nôtre, il n'est pas nécessaire.

**Le sénateur Bryden:** Nous avons entendu que Canso avait dans son port un pétrolier de 325 000 tonnes et qu'il pouvait accueillir des navires encore plus grands.

Le Port de Sept-Îles a été désigné comme port local régional en vertu de la politique maritime nationale de décembre 1995. Savez-vous pourquoi il est ensuite devenu une commission portuaire?

**M. Blouin:** Dans l'ancien système, le Port de Sept-Îles faisait partie de Ports Canada. Au départ, je crois que six ou sept ports avaient été maintenus dans cette structure, notamment parce qu'ils étaient rentables. C'était donc intéressant pour Ports Canada de garder le port de Sept-Îles.

**Le sénateur Bryden:** Je pose la question à cause de votre inquiétude devant la participation des utilisateurs au conseil d'administration. Si le port était resté local régional, il serait géré par les trois compagnies.

**M. Blouin:** C'est exact.

**Le sénateur Bryden:** Vous n'auriez pas ce problème.

**M. Eldridge:** C'est exact.

**M. Blouin:** Tout à fait. Mais ce n'est pas nous qui avons changé la loi.

**Le sénateur Bryden:** À votre connaissance, est-ce que c'est la ville qui a demandé ce changement?

**M. Blouin:** Je dirais que c'était à la demande de Ports Canada.

Disons les choses comme elles sont: Ports Canada avait besoin de revenus et le port de Sept-Îles, étant rentable, représentait une bonne source de revenu. À mon avis, c'est une assez bonne raison pour le confier à Ports Canada.

**Le sénateur Bryden:** On se préoccupe beaucoup de maintenir la viabilité et le dynamisme de l'industrie minière au Canada. La semaine dernière, j'ai entendu dire que 50 p. 100 de la production mondiale de minerais de fer part de Sept-Îles.

**M. Eldridge:** C'est en fait 18 p. 100 des boulettes de minerai de fer produites au monde qui proviennent de la Côte Nord: Wabush, la Compagnie minière Québec Cartier et la Compagnie minière IOC.



**Mr. Damien Lebel, General Manager, Wabush Mines:** I would say that it is 50 per cent of the iron ore in North America.

**Senator Bryden:** Is it correct that 90 per cent of the iron ore in Canada comes from the north shore?

**Mr. Lebel:** In Canada, yes. It is headed to 100 per cent.

**Senator Bryden:** Is there any advantage to competitiveness if the port is CPA, as opposed to a local port? Would either designation be of advantage, or does it make no difference?

**Mr. Eldridge:** Without having direct representation on the board, and contributing close to \$7 million for the Port of Sept-Îles from these three companies, we are concerned that there may be some decisions taken that might not be in the best interests of the three largest users of the port.

**Senator Bryden:** Do you currently have representation on the board?

**Mr. Eldridge:** No, we do not.

**Mr. Blouin:** Under the current setup, there are competent people. There is always access to Transport Canada. While the new structure provides for local administration, who is left to be nominated after those who are excluded by the law are counted out? That is our concern.

**Senator Forrestall:** I am looking at clause 15(2).

**Mr. Eldridge:** Clause 15 sets out the knowledge or experience required for people to be appointed to a board of directors of a CPA. Clause 14 talks about the tenure of office, and the appointment of directors. Our concern is with clause 16(e), which says that an individual who is a director, officer or employee of a person who is a user of the port may not be a director of a port authority.

**Senator Forrestall:** Would that work?

**Mr. Blouin:** In Sept-Îles, there is no one who does not either work for IOC, Wabush or Alouette, or is not a boat owner.

**Senator Forrestall:** Sometimes the owner and operator of the grocery store is a pretty good entrepreneur.

I see why you were suggesting that there could be a conflict of interest. However, that type of reason for excluding someone from a port authority does not fly very far today, does it?

**Mr. Blouin:** No, not today.

**Senator Forrestall:** Do you have transshipment in the port now?

**Mr. Blouin:** Absolutely. In fact, there was some transshipment just last week.

**Senator Forrestall:** Do you tranship any coal?

**Mr. Blouin:** Yes.

**Mr. Eldridge:** We transhipped some coal from Devco, as a matter of fact, three or four years ago.

**M. Damien Lebel, directeur général, Wabush Mines:** C'est sans doute 50 p. 100 de la production nord-américaine.

**Le sénateur Bryden:** Est-il exact que 90 p. 100 de la production canadienne vient de la côte Nord?

**M. Lebel:** Au Canada, oui. Et ce sera bientôt 100 p. 100.

**Le sénateur Bryden:** Est-ce préférable pour la compétitivité que le port soit APC plutôt que port local? Est-ce qu'il y a un avantage à une désignation ou est-ce que ça ne fait aucune différence?

**M. Eldridge:** Si ces trois compagnies ne sont pas représentées au conseil, tandis qu'elles versent près de 7 millions de dollars au Port de Sept-Îles, nous craignons que certaines décisions puissent être prises qui ne correspondent pas aux intérêts des trois plus grands utilisateurs.

**Le sénateur Bryden:** Êtes-vous représenté au conseil actuellement?

**M. Eldridge:** Non.

**M. Blouin:** Actuellement, les gens sont compétents. Il y a toujours possibilité de s'adresser à Transports Canada. La nouvelle structure prévoit une administration locale et on se demande qui reste-t-il une fois exclus tous ceux que la loi interdit? C'est ce qui nous inquiète.

**Le sénateur Forrestall:** Je regarde ici le paragraphe 15(2).

**M. Eldridge:** L'article 15 stipule les connaissances ou l'expérience que doivent avoir les personnes nommées au conseil d'administration d'une autorité portuaire. L'article 14 décrit les nominations et le mandat des administrateurs. Ce qui nous inquiète, c'est l'alinéa 16e), selon lequel les administrateurs, dirigeants et employés d'un utilisateur du port ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que ça marcherait?

**M. Blouin:** À Sept-Îles, il n'y a personne qui ne travaille pas pour IOC, Wabush ou Alouette, ou qui ne soit pas propriétaire de navires.

**Le sénateur Forrestall:** Parfois l'épicier peut être un excellent entrepreneur.

Je vois pourquoi vous indiquez qu'il pourrait y avoir conflit d'intérêt. Mais ce genre de raison pour exclure quelqu'un d'une autorité portuaire ne vole pas très loin aujourd'hui, n'est-ce pas?

**M. Blouin:** Non, pas aujourd'hui.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous un transbordement en port actuellement?

**M. Blouin:** Tout à fait. Nous en avons eu juste la semaine dernière.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous transbordez du charbon?

**M. Blouin:** Oui.

**M. Eldridge:** Nous avons transbordé du charbon de Devco, de fait, il y a trois ou quatre ans.

**Senator Forrestall:** You say that you can handle relatively large ships. They would not be as large as those that we handle in Halifax, however.

**Mr. Blouin:** Perhaps you should come and visit. We are good hosts.

**Senator Forrestall:** In no small measure, life on the Seaway depends on whether there will be a continuing demand for steel. We have seen the impact that plastics and other man-made concoctions have had. The impact of that slowed down your operations enormously.

Are there marketing studies that conclude that iron ore going inland will remain healthy for the future?

**Mr. Eldridge:** We believe that there will be an increasing demand for iron ore, although it will be for a different type than the Iron Ore Company is capable of producing today. The direct reduced iron market will expand very significantly. Through the introduction of a flotation system, we are now able to lower the silica level in the product to around 1 per cent, and we can begin to tap into that market.

With new majority ownership from Australia, the Iron Ore Company is currently studying the possibility of expanding the plant in Labrador, or possibly reopening the pellet plant in Sept-Îles that we closed in 1991.

We believe the market will grow. We have been able to diversify our type of product when there are down cycles. As our colleagues from the Seaway said earlier, the last four years have been pretty good, but there is no question there will come a downturn in the steel and iron ore market. We hope that when that happens, we will be able to stay at our levels because of the diversity of products that we will be able to produce. We are fairly confident for the future.

**Senator Forrestall:** Are you happy with the environmental laws that surround the operation of the port, as they currently stand?

**Mr. Eldridge:** We are relatively happy.

**Senator Forrestall:** The proposed legislation will remove those requirements.

**Mr. Eldridge:** You are referring to the environmental issues related to the port in Bill C-9. We do not see that as an issue with respect to our operation.

**Senator Forrestall:** You are quite capable of developing your own assessment procedures that would satisfy the triggering of the national review and, as well, provincial concerns?

**Mr. Eldridge:** Yes. That is not a concern.

**Senator Forrestall:** I am pleased to hear that. I hope the environmental people are listening. I did not think it was nearly as large a problem. Sometimes you must trust people to do what is in their best interests.

**Mr. Eldridge:** Especially today.

Madam Chair, I do not know whether this is appropriate, but Senator Bryden asked about our concerns with the costs of the port, and Senator Roberge spoke about our ability to be

**Le sénateur Forrestall:** Vous dites que vous pouvez accueillir des vaisseaux assez importants. Sûrement pas aussi gros que ceux que peut accueillir le port d'Halifax.

**M. Blouin:** Peut-être devriez-vous venir nous voir. Nous sommes de bons hôtes.

**Le sénateur Forrestall:** La vie de la Voie maritime dépend dans une large mesure du marché de l'acier. Nous avons vu l'effet des plastiques et autres produits synthétiques. Ils ont d'ailleurs considérablement ralenti vos propres opérations.

A-t-on des études de marché indiquant que le minerai de fer va continuer de bien se porter à l'avenir?

**M. Eldridge:** Nous estimons que la demande va augmenter, mais pour un minerai de fer différent de celui que la Compagnie minière IOC est en mesure de produire aujourd'hui. Le marché du fer de réduction directe va connaître une expansion importante. Grâce à l'introduction d'un système de flottation, nous sommes actuellement en mesure de réduire à environ 1 p. 100 le contenu de silice, et nous pouvons donc nous tourner vers ce marché.

Avec les nouveaux actionnaires majoritaires australiens, la Compagnie minière IOC examine actuellement la possibilité d'agrandir les installations au Labrador ou peut-être de rouvrir l'usine de boulettes à Sept-Îles qui avait fermé en 1991.

Nous prévoyons une expansion du marché. Nous avons pu diversifier notre type de production lors des temps d'arrêt. Comme l'ont dit nos collègues de la Voie maritime, les quatre dernières années ont été bonnes, mais il ne fait aucun doute que le marché du minerai de fer et de l'acier va subir un recul. Nous espérons que le moment venu, nous serons en mesure de maintenir nos niveaux grâce à la diversité de nos produits. Nous avons confiance en l'avenir.

**Le sénateur Forrestall:** Êtes-vous satisfait des lois environnementales actuelles touchant le port?

**M. Eldridge:** Relativement.

**Le sénateur Forrestall:** La nouvelle loi éliminerait ces exigences.

**M. Eldridge:** Vous parlez des questions environnementales dont traite le projet de loi C-9. Cela ne nous pose pas de problème pour nos opérations.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes capable de mettre sur pied vos propres procédures d'évaluation qui permettraient de déclencher un examen national, et de satisfaire aux exigences provinciales?

**M. Eldridge:** Oui. Ce n'est pas un problème.

**Le sénateur Forrestall:** J'en suis heureux. J'espère que les environnementalistes nous entendent. Je ne pensais pas que c'était un gros problème. Il faut parfois faire confiance aux gens et croire qu'ils vont agir au mieux de leur intérêt.

**M. Eldridge:** Surtout aujourd'hui.

Madame la présidente, je ne sais pas si ceci est acceptable, mais le sénateur Bryden a posé des questions sur les coûts et le sénateur Roberge a parlé de la compétitivité dans le secteur du minerai de



competitive in the iron ore business. We are competing with Brazil and Australia. I realize this is not the mandate of this committee; we have made representations to the House of Commons Fisheries Committee. One of our concerns in Sept-Îles is related to the Canadian Coast Guard marine services fees.

The companies represented at this table, together with Québec Cartier Mining, are now being saddled with a cost of \$2.6 million a year out of a total \$26 million recovery that the coast guard is achieving. Wabush Mines, Québec Cartier Mining and IOC are paying 10 per cent of the cost all across the country. We do not mind paying for services that we believe we really need. I realize that is not the mandate of this committee.

**The Chairman:** We hear you.

**Mr. Eldridge:** Thank you.

[Translation]

**Mr. Blouin:** I would like to congratulate committee members for their kind attention. We appeared before another committee and were certainly not treated with the same consideration.

**The Chairman:** We do our best.

[English]

**Senator Forrestall:** The form of port is interesting, and perhaps Mr. Brennan might, with your permission, explain to us what a divisional port is.

**Mr. Martin Brennan, Special Advisor to the committee:** The Ports Canada Act took over from the National Harbours Board Act. The Ports Canada Act allowed for the creation of local port corporations, and several ports in Canada became local port corporations. They appointed their own boards of directors and were given more autonomy in terms of decision-making. The local port corporations include Vancouver, Montreal, Halifax, St. John's, Saint John, Prince Rupert, and I thought Sept-Îles was one. There are approximately seven of them with that additional degree of autonomy. They are not really subsidiaries of Ports Canada any more, but are more like affiliates. They have more powers than a normal subsidiary would have.

**Senator Forrestall:** I ask this question because it is interesting how you fit in under the act and where it will leave you. If you looked at it through the eyes of Montreal, Halifax, or Vancouver, perhaps it gives you a different optical of what lies ahead.

**Mr. Blouin:** It was deleted from the original lists, then it was just added. Some people from the port of Sept-Îles are here, so perhaps they can tell us exactly what happened. I think it is because of pressure from the organization.

[Translation]

**The Chairman:** Are they here?

**Mr. Blouin:** Yes.

**The Chairman:** Perhaps we could ask them to step forward to the microphone and to explain to us what happened.

fer. Nous sommes en concurrence avec le Brésil et l'Australie. Je sais bien que ce n'est pas le mandat de votre comité et nous avons déjà fait des représentations devant le Comité des pêches de la Chambre des communes. Mais ce qui nous inquiète à Sept-Îles, ce sont les droits que fait payer la Garde côtière pour les services maritimes.

Les compagnies représentées ici aujourd'hui, en même temps que la Compagnie minière Québec Cartier, doivent maintenant payer 2,6 millions de dollars par an sur un total de 26 millions de dollars qu'encaisse la Garde côtière en recouvrement des coûts. Wabush Mines, la Compagnie minière Québec Cartier et IOC payent 10 p. 100 du coût total pour l'ensemble du pays. Nous voulons bien payer pour des services dont nous avons réellement besoin. Je comprends que cela n'entre pas dans votre mandat.

**La présidente:** Nous avons pris bonne note.

**M. Eldridge:** Merci.

[Français]

**M. Blouin:** Je voudrais vous féliciter de la façon dont ce comité nous écoute comparativement à l'autre comité auquel nous avons fait face et qui n'avait certainement pas la délicatesse de celui-ci.

**La présidente:** C'est peut-être pour cela qu'on le fait.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Le type de port est intéressant. M. Brennan pourra peut-être, avec votre permission, nous expliquer ce qu'est un port divisionnel.

**M. Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité:** La Loi sur la Société canadienne des ports a remplacé la Loi sur les commissions portuaires. Elle permettait la création de sociétés portuaires locales et plusieurs ports canadiens ont été transformés en sociétés portuaires locales. Ils ont alors nommé leur propre conseil d'administration et sont devenus autonomes dans la prise de décision. Les sociétés portuaires locales sont Vancouver, Montréal, Halifax, St. John's, Saint-Jean, Prince Rupert; je croyais que Sept-Îles en était une. Elles sont environ sept qui ont cette autonomie supplémentaire. Ce ne sont plus vraiment des filiales de Ports Canada, mais plutôt des affiliés. Elles ont davantage de pouvoirs que n'en aurait une filiale.

**Le sénateur Forrestall:** Je pose la question, car il est intéressant de savoir où vous vous situez dans la loi et dans quelle situation vous allez vous retrouver. Du point de vue de Montréal, d'Halifax ou de Vancouver, l'avenir a peut-être une couleur différente.

**M. Blouin:** Il a été rayé de la liste originale, puis ajouté. Il y a ici des gens du port de Sept-Îles qui peuvent peut-être nous dire exactement ce qui s'est passé. Je crois que c'était suite à des pressions de l'organisation.

[Français]

**La présidente:** Est-ce qu'ils sont ici?

**M. Blouin:** Oui.

**La présidente:** On pourrait peut-être leur demander de venir au micro venir nous expliquer ce qui est arrivé.

**Mr. Valmont Bourgeois, Captain of the Port of Sept-Îles:** My name is Valmont Bourgeois and with me is Guy Gingras, Director of Personnel and Administration for the Port of Sept-Îles.

[English]

**Senator Forrestall:** Perhaps the captain could walk us through the last 15 years. We heard of the devolution. I am trying to get a handle on this question.

[Translation]

**Mr. Bourgeois:** You want to know what has been happening in Sept-Îles for the past fifteen years?

**Senator Roberge:** In five minutes.

**Mr. Bourgeois:** If we take a quick look back at the last fifteen years, we will see that in the early 1980s, the Port of Sept-Îles survived an increase in the price of iron. In 1979-1980, the price of iron ore fell. The town of Schefferville and the plant shut down. We tried to look to markets other than iron ore to survive. We had to find a way to keep the port open. A committee was struck to find a way to attract at least one aluminum smelter or some other industries to the town.

Beginning in 1985, along with our new director at the time, Jean-Maurice Gaudreau, a committee composed of the then mayor, representatives of the Chamber of Commerce and the industrial commissioner was created to attract other industries to the area. Lobbying began in earnest to attract an aluminum smelter to the town. The committee contacted several companies, but its attempts proved unsuccessful. Why? I cannot answer that question.

We began working with General Investment Corp. to bring another aluminum plant to town. Hence, the name Alouette was born. You can correct me if I am wrong. We picked the name Alouette and the plant, the results of General Investment Corp. and lobbying efforts, came to be.

That pretty much sums up what we accomplished back then. Moreover, we are quite proud of our accomplishments. As Mr. Blouin mentioned, we are now responsible for 572 direct jobs, and when we multiply this by 3 — That explains the origins of the Alouette aluminum smelter. Like any good thing, iron has proven itself to be a growth industry. Last year, shipments of iron ore totaled 24 million tonnes. This year, with IOC and Wabush Mines, shipments are expected to total a further two million tonnes, bringing us to approximately 26 million tonnes this year. I believe someone mentioned coal shipments as well.

Admittedly, things were better two or three years ago. The outlook has been less positive in recent years. A study is being done to assess the feasibility of constructing a bulk cargo terminal to bring other commodities to Sept-Îles. Does that answer your questions?

**M. Valmont Bourgeois, capitaine du port de Sept-Îles:** Je suis Valmont Bourgeois et je suis accompagné de Guy Gingras, directeur du personnel et de l'administration au port de Sept-Îles.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Le capitaine pourrait peut-être nous faire l'historique des 15 dernières années. On a parlé de délégation. J'aimerais comprendre cette situation.

[Français]

**M. Bourgeois:** Vous voulez savoir ce qui s'est passé à Sept-Îles depuis les 15 dernière années?

**Le sénateur Roberge:** En cinq minutes.

**M. Bourgeois:** Si on fait une rétrospective rapide, des 15 dernières années, au début des années 1980, le port de Sept-Îles a vécu la montée du prix du fer. Si on se rapporte aux années 1979-1980, on a eu une baisse dans la vente du minerai de fer. On a dû fermer la ville de Schefferville et l'usine. On a essayé de se tourner vers autre chose. À l'époque, on a essayé de trouver d'autres marchés que le minerai de fer pour survivre. Il fallait faire vivre le port. Un comité s'est formé pour essayer d'amener au moins une aluminerie ou d'autres industries à Sept-Îles.

À partir des années 1985, avec notre nouveau directeur de l'époque, M. Jean-Maurice Gaudreau, on a formé un comité avec le maire de l'époque, la chambre de commerce et le commissaire industriel pour essayer d'amener d'autres industries. De là le lobbying a commencé pour essayer d'amener une aluminerie. On a essayé avec plusieurs alumineries. Ces tentatives n'ont pas fonctionné. Pourquoi? Je ne peux pas vous répondre.

On a commencé à travailler avec la SGF pour amener une autre aluminerie. De là est venu le nom Alouette. Vous me corrigerez si j'ai tort. On a essayé d'amener une autre aluminerie. On s'est forgé un nom pour qu'il ne soit pas ébruité dans la population. De là est venu un surnom, Alouette pour ne pas le divulguer. Avec les gens de la SGF et le lobbying, l'aluminerie Alouette d'ailleurs a gardé ce nom.

C'est un peu le gros de l'ouvrage fait avec les gens de l'époque. On en est très fier d'ailleurs. Comme M. Blouin le disait, on a maintenant 572 emplois directs de plus, ce qui veut dire que l'on multiplie par trois. De là est arrivé l'aluminerie Alouette. Le fer, comme toute bonne chose, je suppose que nous sommes de bons Chrétiens, a pris de l'expansion. L'an dernier, on parlait de 24 millions de tonnes. On prévoit, avec IOC et avec Wabush Mines, cette année, que l'on devrait en avoir deux millions de plus, ce qui nous apporterait à peu près 26 millions de tonnes cette année. On a parlé de transbordement de charbon aussi.

Je dois vous avouer que c'était meilleur il y a deux ou trois ans. Depuis quelques années, c'est moins bon. On étudie la possibilité de construire un terminal de marchandises en vrac pour amener d'autres matériels à Sept-Îles. Est-ce que cela répond un peu à vos questions?



[English]

**Senator Forrestall:** This allows me a basis to ask the following question: Will Bill C-9 give you sufficient scope and breadth to carry on with this and to continue with expansion and the acquisition of new bits of businesses?

**Mr. Blouin:** We believe that Bill C-9 is acceptable the way we read it. It is not like the situation we had with the Pilotage Act, provided that we have proper representation. That is our main point.

**Senator Bryden:** As a supplementary, did the Port of Sept-Îles press to be changed from a local regional port to become a CPA?

[Translation]

**Mr. Bourgeois:** Either last year or two years ago, representatives of Ports Canada and the Port of Sept-Îles, including the mayor, came to Quebec City to attend hearings with Transport Canada and to apply for CPA status.

[English]

**Senator Forrestall:** However, you always believed you operated as if you were the same as the Port of Halifax or Montreal. You did not operate with any blinkers on.

[Translation]

**The Chairman:** We appreciated your presentation as well as your answers to our questions. We tried to give you as much time as you needed.

[English]

We now have Mr. John Hamm, honourable senators, the Leader of the Progressive Conservative Party of Nova Scotia.

**Mr. John Hamm, Leader, Progressive Conservative Party, Nova Scotia:** Honourable senators, thank you for the opportunity to appear before the Standing Senate Committee on Transport and Communications regarding Bill C-9, the Canada Marine Act. I am here today to represent all Nova Scotians in speaking to several unacceptable provisions of this proposed bill. I will speak first about the Port of Halifax and then our other regional ports.

Halifax has one of the largest natural harbours in the world, consisting of an outer harbour about two kilometres in width, eight kilometres in length, with a narrowing channel leading into the inner harbour called Bedford Basin. It has a depth of 16.8 metres at low tide and so is also one of the world's deepest harbours. The approach of the harbour is direct from the Atlantic Ocean. Most important, the harbour is accessible year round — that is, it is ice-free.

Halifax is the first East Coast port inbound from Europe and the last port outbound for shipping lines. Cargo unloaded from a ship in Halifax can be at its final destination in Quebec, Ontario, Western Canada and into the U.S. Midwest and beyond in hours, long before that same ship arrives at its first U.S. port of call. This is due in large part to the double-stack service offered by CN North America and the opening of the Port Huron to Sarnia double-stack tunnel in May of 1995. Those double-stack cars were

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Ce qui m'amène à la question suivante: le projet de loi C-9 vous donne-t-il une marge suffisante pour continuer dans le sens de l'expansion et de la recherche de nouvelles activités?

**M. Blouin:** Tel que nous le comprenons, le projet de loi C-9 nous paraît acceptable. Ce n'est pas la même chose qu'avec la Loi sur le pilotage, à condition que nous soyons représentés. C'est notre principale revendication.

**Le sénateur Bryden:** À titre de question supplémentaire: le port de Sept-Îles a-t-il demandé à devenir APC plutôt que port local?

[Français]

**M. Bourgeois:** Des représentants de Ports Canada et du port de Sept-Îles, dont le maire sont venus l'an passé ou il y a deux ans à Québec aux audiences avec Transports Canada pour faire une demande de APC.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Mais vous avez toujours pensé que vous fonctionniez comme le port d'Halifax ou de Montréal. Vous n'avez pas mis des oeillères.

[Français]

**La présidente:** Nous avons apprécié votre présentation ainsi que les réponses que vous avez données à nos questions. On a tenté de vous donner tout le temps voulu.

[Traduction]

Honorable senators, nous allons maintenant entendre M. John Hamm, chef du Parti progressiste-conservateur de la Nouvelle-Écosse.

**M. John Hamm, chef, Parti progressiste-conservateur de la Nouvelle-Écosse:** Honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir invité devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications qui examine le projet de loi C-9, la loi maritime canadienne. Je représente ici aujourd'hui tous les Néo-Écossais qui trouvent inacceptables certaines dispositions du projet de loi. Je vais parler d'abord du port d'Halifax, puis des ports régionaux.

Le port d'Halifax a l'un des plus grands havres naturels au monde. Il est constitué d'un havre extérieur de deux kilomètres de large et de huit kilomètres de long qui se rétrécit en un canal conduisant au port intérieur, le bassin de Bedford. Il a une profondeur de 16,8 mètres à marée basse et il est un des ports les plus profonds au monde. L'approche se fait directement depuis l'Atlantique. Surtout, il est accessible toute l'année, c'est-à-dire qu'il n'est jamais pris par les glaces.

Halifax est le premier port de la côte Est pour les navires qui arrivent d'Europe et le dernier pour ceux qui quittent le continent. Le fret déchargé à Halifax peut atteindre sa destination finale à Québec, en Ontario, dans l'Ouest canadien ou dans le Midwest américain en quelques heures, bien avant que ce navire arrive au premier port américain. Ceci est possible en grande partie grâce aux services de conteneurs gerbés qu'offre CN Amérique du Nord et à l'ouverture, en mai 1995, du tunnel à double hauteur qui relie

made just two miles from my home in Trenton works. I am sure many of the committee members are aware of that. We hope in future to be able to build a great many more of them.

The economic spin-offs from the Port of Halifax are substantial: 7,000 jobs, over \$230 million in income, and over \$300 million in direct expenditures. The natural advantage of Halifax harbour can easily accommodate the future trends in shipping, particularly the introduction of the larger post-Panamax container ships. Halifax is really the only port on the eastern seaboard of North America that has all the natural attributes required and is ready to be developed as a superport. Unfortunately, Bill C-9 robs Halifax of its potential to be the major East Coast port, and this must concern all Nova Scotians and, in fact, all Atlantic Canadians.

The Port of Halifax is in competition with the U.S. to the south. Ports in the U.S. have available to them a variety of ways in which to raise capital, such as tax-exempt bonds, the ability to pledge assets, and in some cases, direct taxation. Some receive direct money from the state for port investments. Thus, U.S. ports have distinct advantages over Halifax in this regard. We suggest that Halifax's future competitors for post-Panamax traffic are U.S. ports, and this legislation does nothing to alleviate these advantages but rather places Halifax in a distinct disadvantaged position.

The federal government continues to treat the Port of Halifax as a poor cousin to other Canadian ports. A comparison of federal debt and interest write-offs for the major ports in Montreal, Saint John, Quebec, and Vancouver shows that Halifax has received the smallest share of federal assistance.

For example, Canadian taxpayers have spent hundreds of millions of dollars subsidizing ice-clearing services through the St. Lawrence Seaway so ships can make their way to the Port of Montreal, which competes directly with Halifax's ice-free port. This bill not only continues this inequity but further exacerbates it.

Compare. Clauses 25 and 26 require that once port authorities are established, they would be obliged to operate on their own. Government funding would not be available. Further, clause 31 provides that a port authority would be prohibited from giving a security interest, such as a mortgage, in respect of the federal real property in any other way than by pledging the revenues of that property — not the property itself.

In contrast, in Part 3, clause 80 of the bill provides that the minister may make agreements with the St. Lawrence Seaway Authority as considered appropriate on a variety of matters, including the making of financial contributions or grants or the giving of any other financial assistance.

Thus, this legislation delivers two knock-out punches.

The first punch is that, without the ability to pledge assets as collateral for loans, the ability of the ports to borrow will be severely restricted. The Port of Halifax is planning to upgrade to accommodate post-Panamax ships. Should this bill be enacted, we

Port Huron à Sarnia. Les wagons à deux étages étaient fabriqués à deux milles à peine de chez moi, à Trenton. Je suis sûr que bien des membres du comité le savent. Nous espérons pouvoir en fabriquer beaucoup d'autres à l'avenir.

Les retombées économiques du port d'Halifax sont importantes: 7 000 emplois, plus de 230 millions de dollars de chiffre d'affaires et plus de 300 millions de dépenses directes. L'avantage naturel du port d'Halifax lui permettra de s'adapter facilement aux nouvelles tendances dans le domaine de l'expédition, et plus particulièrement à l'arrivée des gros navires porte-conteneurs post-Panamax. Halifax est en fait le seul port de la côte Est nord-américaine qui jouit de toutes les caractéristiques voulues pour devenir un superport. Malheureusement, le projet de loi C-9 risque de l'empêcher de réaliser son potentiel de plus grand port de la côte Est. C'est une chose qui doit inquiéter tous les Néo-Écossais et, même, tous les Canadiens de l'Atlantique.

Le port d'Halifax a des concurrents aux États-Unis. Les ports américains ont différents moyens à leur disposition pour obtenir des capitaux, notamment par l'émission d'obligations exemptes d'impôt, la possibilité de donner leurs actifs en gage et, dans certains cas, l'impôt direct. Certains reçoivent de l'argent de l'État pour les investissements portuaires. Ainsi, les ports américains ont de nets avantages sur celui d'Halifax dans ce domaine. Nous estimons que les concurrents d'Halifax pour les navires post-Panamax sont les ports américains. Or cette loi ne fait rien pour atténuer leurs avantages; elle défavorise, au contraire, Halifax.

Le gouvernement fédéral continue de traiter le port d'Halifax comme le cousin pauvre des ports canadiens. Si l'on compare les radiations de dettes et intérêts accordées par le fédéral aux ports principaux, c'est-à-dire Montréal, Saint-Jean, Québec et Vancouver avec Halifax, on constate que celui-ci a reçu la plus faible part d'assistance fédérale.

Par exemple, les contribuables canadiens ont dépensé des centaines de millions de dollars pour subventionner les services de brise-glace dans la Voie maritime du Saint-Laurent afin que les navires puissent arriver jusqu'à Montréal, qui est en concurrence directe avec Halifax, port libre de glaces. Ce projet de loi ne se contente pas de maintenir cette inégalité, il l'accentue.

Comparez. Les articles 25 et 26 interdisent aux nouvelles autorités portuaires de recevoir des crédits du gouvernement. En outre, l'article 31 interdit à l'administration portuaire de grever les immeubles fédéraux d'une sûreté, notamment d'une hypothèque, sauf pour donner en gage une somme égale au revenu qu'elle en retire, mais pas sur le bien lui-même.

Par contre, dans la Partie 3, l'article 80 permet au ministre de conclure des ententes avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, s'il l'estime indiqué, pour diverses raisons, y compris le versement de subventions, de contributions ou de toute autre forme d'aide financière.

Ainsi, la loi nous décoche deux coups de poing.

Le premier, c'est que sans possibilité de mettre en gage les actifs comme sécurité pour les emprunts, les ports pourront très difficilement emprunter. Le port d'Halifax prévoit des travaux pour accueillir les navires post-Panamax. Si le projet de loi est



will face an uncertain future that could be disastrous for Nova Scotia's economy. Any significant erosion in shipping traffic through the Port of Halifax will mean the loss of thousands of direct and indirect jobs, along with millions of dollars in economic spin-offs.

The second punch is the continued maintenance of an uneven playing field by subsidizing the St. Lawrence Seaway without fair and equivalent return in kind for ports such as Halifax. The federal government must recognize its obligation to be consistent in its policies and its support of all Canadian ports. It is completely unacceptable for the minister to give financial contributions or grants to the Seaway and not provide in kind for ports not on the Seaway. These two blows take us to our knees. There are several more provisions, any one of which could deliver the knock-out punch.

There is a fee to be levied on the port for the use of government assets. However, this fee is to be determined on the gross revenues of the port. This does not take into consideration whether or not a port is able to pay, especially if there is a large fluctuation in usage from year to year.

With regard to the small ports, there has been insufficient consultation with the local communities on the impact of this legislation. Further, no economic impact studies have been conducted to determine exactly what effect this legislation will have on smaller ports. Many of our small ports have facilities that need to be upgraded. There is no provision for maintaining or upgrading the current infrastructure of these ports. For example, at the Canso superport, on the Mulgrave side, I understand that 15 million is required for the reconstruction of the south berth. These reconstruction programs cannot be supported financially simply by user charges.

Other points must be considered. Clauses 47, 73 and 101 of the bill provide for exemption from the Navigable Waters Protection Act. Provision for the triggering of environmental assessments must be maintained. Disbandment of the port police forces downloads the policing to other police forces, whether municipal, provincial or RCMP. This means that law enforcement will be different at each port. What criminals cannot do easily in one port they may well be easily able to do in another, and this is unacceptable.

A \$125 million divestiture fund will not stretch far. In the case of some of our ports, such as Pugwash, the port is disqualified because it was a profit-making facility. Why should this port not receive assistance just because it was profitable for the government in past years?

Clause 140 of the bill provides for the continuation of services in fulfillment of Canada's constitutional obligations in ensuring the continuation of services similar to those provided by Marine Atlantic Incorporated. This section permits the minister to decide what level of service is required to be continued, what level of financial contributions or grants are to be provided. There does not appear to be any provision for consultation on this matter, nor

adopté, nous aurons un avenir incertain qui pourrait être catastrophique pour l'économie néo-écossaise. Une importante érosion du trafic maritime passant par le port d'Halifax se traduirait par la perte de milliers d'emplois directs et indirects, et de millions de dollars en retombées économiques.

Le deuxième coup provient du maintien de l'inégalité, puisque la Voie maritime du Saint-Laurent continuera d'être subventionnée sans que des ports comme celui d'Halifax ne reçoivent aucune compensation en échange. Le gouvernement fédéral doit reconnaître son obligation de cohérence dans ses politiques et son devoir de soutenir tous les ports canadiens. Il est tout à fait inacceptable que le ministre accorde des subventions ou des contributions financières à la Voie maritime et n'en fasse pas autant pour les ports qui ne sont pas sur cette voie. Ces deux coups nous mettent à genoux. Il y a d'autres dispositions encore qui pourraient, chacune, avoir le même effet.

Il y a les frais facturés aux ports pour l'utilisation des biens du gouvernement. Ces frais sont cependant calculés sur les revenus bruts. On ne tient aucun compte de la capacité de payer, surtout si l'utilisation fluctue énormément d'année en année.

Pour ce qui est des petits ports, les collectivités locales n'ont pas suffisamment été consultées quant à l'impact de cette loi. En outre, on n'a réalisé aucune étude sur l'impact économique afin de déterminer exactement quel effet la loi pourrait avoir sur les plus petits ports. Beaucoup d'entre eux ont besoin de travaux de rénovation. La loi ne prévoit rien pour l'entretien ou l'amélioration des infrastructures actuelles. Par exemple, au superport de Canso, du côté de Mulgrave, je crois savoir qu'il faudrait engager des dépenses de 15 millions de dollars pour reconstruire le poste d'accostage sud. Il est impossible de financer ce type de reconstruction strictement par les frais imposés aux utilisateurs.

Il y a d'autres éléments à considérer. Les articles 47, 73 et 101 prévoient des exemptions à la Loi sur la protection des eaux navigables. Il est important de maintenir les dispositions qui prévoient le déclenchement d'évaluations environnementales. La dissolution des forces de police portuaires reporte la responsabilité sur les autres corps de police: municipaux, provinciaux ou fédéral. C'est donc dire que l'application de la loi sera différente dans chaque port. Ce que les criminels ne pourront pas facilement faire dans un port, ils pourront le faire aisément dans un autre. C'est inacceptable.

Un fonds d'aliénation de 125 millions de dollars n'ira pas loin. Certains de nos ports, comme celui de Pugwash, sont disqualifiés parce qu'ils sont rentables. Pourquoi un port ne devrait-il pas recevoir d'aide du simple fait qu'il a rapporté de l'argent au gouvernement au cours des dernières années?

L'article 140 garantit la fourniture de services en exécution des obligations constitutionnelles du Canada et la fourniture de services semblables à ceux que Marine Atlantic S.C.C. fournissait. Cet article permet au ministre de décider à quel niveau les services doivent être maintenus, et quelles seront les subventions ou contributions financières accordées. Il ne semble y avoir aucune disposition prévoyant des consultations, ni le maintien

any provision for at least continuing enough funding to ensure the current level of service. Further, there is no provision in place should Marine Atlantic not be able to fulfill its requirement under this section.

My presentation has covered just a few of my concerns with this legislation. To summarize, my recommendations regarding Bill C-9 are that, first, economic impact studies must be carried out together with adequate consultation with the affected ports before any further action is taken; second, the bill provides a mechanism for ports to secure loans or have government guarantees to be used for maintaining or upgrading facilities; third, that ports be taxed on net revenues, not gross; fourth, that all the triggers necessary to ensure environmental assessments are carried out where necessary and remain part of Bill C-9; fifth, in light of the continued maintenance of an uneven playing field by providing subsidization of the St. Lawrence Seaway, fair and equivalent return in kind must be provided for ports such as Halifax and the Canso superport; sixth, assurance that clause 140 clearly provides for the continuation of at least the current service and funding levels to meet that service.

Over the last few years, Nova Scotia has borne 16 per cent of the job cuts federally while having only 3 per cent of Canada's population. This bill continues the onslaught of unequal treatment. Bill C-9 guarantees the future of the St. Lawrence Seaway but it clearly does not guarantee the future viability of Atlantic Canadian ports. The economy of Nova Scotia, and indeed Canada, cannot afford the loss of thousands of direct and indirect jobs, and millions of dollars in economic spin-offs, as a result of failing to make the necessary upgrades to keep our ports on the leading edge in North America.

**Senator Bryden:** On a point of clarification, you indicated that you were here speaking on behalf of all Nova Scotians. Were you delegated by all three parties to make this presentation?

**Mr. Hamm:** I was not. However, I am trying to speak for all our ports rather than a specific port. Perhaps that was not clear.

**Senator Bryden:** You said that you were speaking for all Nova Scotians.

**Mr. Hamm:** I am not here representing anything other than the party I represent.

**Senator Bryden:** If that were the case, you are speaking for less than a third, or a quarter of Nova Scotia's population.

**Mr. Hamm:** Senator, that may be right, however, I understand that we have not been heavily represented at the table.

**Senator Bryden:** You have been well represented. There has been someone from the Port of Halifax and from the superport of Canso. Interestingly, they all made the points you made and made them very well.

**Mr. Hamm:** I have copies of their reports.

d'un niveau suffisant de financement pour assurer le niveau de service actuel. De plus, rien n'est prévu pour le cas où Marine Atlantic ne serait pas en mesure de remplir ses obligations.

Je n'ai mentionné que quelques-unes de mes réserves à l'égard de ce projet de loi. En résumé, je recommande que, tout d'abord, l'on réalise des études sur l'impact économique, et que l'on tienne des consultations appropriées avec les ports concernés avant de faire quoi que ce soit; deuxièmement, que le projet de loi prévoit un mécanisme par lequel les ports pourront garantir leurs emprunts ou obtenir des garanties du gouvernement afin d'assurer l'entretien ou l'amélioration de leurs installations; troisièmement, que les ports soient imposés sur les revenus nets et non bruts; quatrièmement, que tous les déclencheurs nécessaires pour assurer les évaluations environnementales soient maintenus dans le projet de loi C-9; cinquièmement, puisque la Voie maritime du Saint-Laurent sera subventionnée et que l'inégalité sera ainsi maintenue, que l'on prévoit une compensation en espèces équivalentes pour des ports tels qu'Halifax et Canso; sixièmement, que l'article 140 prévoit clairement le maintien du service au moins au niveau actuel, et une aide financière suffisante pour cela.

Au cours des dernières années, la Nouvelle-Écosse a subi 16 p. 100 des réductions d'emplois fédéraux alors qu'elle ne compte que 3 p. 100 de la population canadienne. Ce projet de loi continue dans le sens de l'inégalité. Le C-9 garantit l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais il est évident qu'il ne garantit pas la viabilité future des ports canadiens de la côte Atlantique. L'économie de la Nouvelle-Écosse, et pour tout dire du Canada, ne peuvent pas se permettre de perdre des milliers d'emplois directs et indirects et des milliers de dollars en retombées économiques parce qu'on n'aura pas su faire les améliorations nécessaires pour que nos ports restent parmi les plus compétitifs en Amérique du Nord.

**Le sénateur Bryden:** J'aimerais une précision. Vous avez dit que vous parliez au nom de tous les Néo-Écossais. Avez-vous été délégué par les trois partis?

**M. Hamm:** Non. Mais j'essaie de parler au nom de tous les ports, et non d'un seul port en particulier. Je n'ai peut-être pas été suffisamment clair.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez dit que vous parliez au nom de tous les Néo-Écossais.

**M. Hamm:** Je ne représente ici que mon parti.

**Le sénateur Bryden:** Dans ce cas, vous parlez pour moins d'un tiers, un quart de la population de votre province.

**M. Hamm:** Sénateur, vous avez peut-être raison, mais je crois comprendre que nous n'avons pas été très représentés à cette table.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez été bien représentés. Nous avons eu un porte-parole du port d'Halifax et un du superport de Canso. Étrangement, d'ailleurs. Avec beaucoup d'éloquence, ils ont dit les mêmes choses que vous.

**M. Hamm:** J'ai des copies de leurs rapports.



One of the difficulties, senator, is that some people in our smaller ports do not have the opportunity to come to Ottawa. I think you have considerable empathy for Atlantic Canadian ports. Many of them are very small and would find it difficult to be represented at this meeting.

**Senator Bryden:** One of them you referred to is Pugwash. I know the Port of Pugwash very well and I play golf there from time to time. However, you referred to a number of sections where this bill, just to use one specific point, exacerbates the cost disadvantage of ice breaking. Which section of the bill were you referring to there?

**Mr. Hamm:** We have, in Atlantic ports, moved to a user-pay basis. That does not seem to be the case in terms of ice breaking in the St. Lawrence Seaway. You clearly have some concerns in this regard as well. I am saying that the playing field was not even originally level. With the changes in the way we are dealing with ports, it has become tilted even more against our Atlantic Canadian ports.

**Senator Bryden:** With all due respect, this bill does not deal with ice breaking. That is another matter.

**Mr. Hamm:** The bill does make reference, though, to the fact that the St. Lawrence Seaway will still have access to funds to which our Atlantic Canadian ports will no longer have access. It is clear.

**Senator Bryden:** I do not have any problem with that. I thought I had missed something in the bill that you had picked up, that this bill exacerbated the disadvantage of ice breaking.

**Mr. Hamm:** Ice breaking in the St. Lawrence continues unabated and the advantages of the Atlantic Canadian ports have simply disappeared with the implementation of various user fees of the ports.

**Senator Forrestall:** Mr. Hamm, it is good of you to be here today. I think it is important to so many others that we recognize the effort, the time and the cost of coming to do the simple thing of putting your views before, not just this committee, but any committee with respect to national matters. This bill is of particular importance to our coastal ports. Of that, there is no question whatsoever. There is a potential here for a very serious impact upon the capacity of ports to grow. Whether that would come true or not, I suspect the gamble is not worth the risk. One way or another, we must try to persuade the government to make certain corrections.

You speak of an unlevel playing field. I just finished a conversation with Michel Fournier, the new president of the St. Lawrence Seaway Authority, in which I cautioned him to be careful that he does all that he can to ensure that the playing field remains level and that public assistance to the St. Lawrence Seaway in pursuit of its competitive position with, for example, Canadian National Railways, is such as not to leave any impression that the government is doing one thing in one area to the disadvantage of another area or another port. In this case, we do not want them do so much to the St. Lawrence Seaway so that Canadian National will pack up. The seaway would then get this

La difficulté, sénateur, c'est que beaucoup de gens des plus petits ports n'ont pas la possibilité de venir à Ottawa. Je crois que vous comprenez très bien les ports de l'Atlantique. Beaucoup d'entre eux sont très modestes et pourraient difficilement assister à cette réunion.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez mentionné le port de Pugwash. Je le connais très bien; j'y joue au golf à l'occasion. Toutefois, vous avez mentionné des articles de ce projet de loi, pour ne donner qu'un exemple, qui viendrait exacerber l'inégalité en matière de brisage de la glace. De quels articles parlez-vous?

**M. Hamm:** Les ports de l'Atlantique sont passés à la formule du financement par l'utilisateur. Ça ne semble pas être le cas pour le brisage de la glace dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Il est évident que vous aussi avez des inquiétudes à ce sujet. Je dis que les règles n'ont jamais été égales. La nouvelle loi fait pencher la balance encore plus lourdement contre les ports de l'Atlantique.

**Le sénateur Bryden:** Je vous fais remarquer que ce projet de loi ne traite pas du brisage de la glace. C'est une autre question.

**M. Hamm:** Le projet de loi traite cependant de la possibilité pour la Voie maritime du Saint-Laurent d'obtenir des fonds auxquels n'auront plus droit les ports de l'Atlantique. Cela est clair.

**Le sénateur Bryden:** Cela ne me pose aucun problème. Je croyais que vous aviez remarqué quelque chose qui m'aurait échappé et que ce projet de loi effectivement venait accentuer l'écart dans ce domaine.

**M. Hamm:** On continue de briser la glace de plus belle dans le Saint-Laurent et tous les avantages dont jouissaient les ports de l'Atlantique ont tout simplement disparu depuis l'entrée en vigueur des différents frais aux usagers.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur Hamm, je suis ravi de vous avoir ici aujourd'hui. Il me paraît important que nous saluions tous ceux qui font l'effort, prennent le temps et engagent les dépenses nécessaires pour venir non seulement devant notre comité, mais devant n'importe quel comité pour des questions d'intérêt national. Ce projet de loi est particulièrement important pour nos ports côtiers. Cela ne fait aucun doute. Il pourrait avoir une très forte incidence sur leur potentiel d'expansion. Que cela s'avère ou non, le risque ne me paraît pas justifié. D'une manière ou d'une autre, nous devons essayer de convaincre le gouvernement d'apporter des modifications.

Vous parlez de règles du jeu inéquitables. Je viens de terminer une conversation avec Michel Fournier, le nouveau président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je lui ai recommandé de veiller à faire tout son possible pour que les règles du jeu demeurent égales et que l'aide publique à la Voie maritime, pour lui permettre de faire concurrence au Canadien National, ne laisse pas l'impression que le gouvernement favorise un port ou une région plutôt qu'une autre. Dans ce cas, je ne voudrais pas que l'on aide la Voie maritime au point que le CN ne ferme ses portes. Tout le trafic passerait alors par le Saint-Laurent et le port d'Halifax pourrait fermer, sans parler de celui de

traffic and shut down the Port of Halifax, not to mention the Port of Saint John and other significant ports in Eastern Canada. That potential is there and it is real.

I do not have any doubt about Mr. Fournier's capacity to be the most competitive head the St. Lawrence Seaway has ever had. Anyone who doubts that is living in a dream. He is quite capable of that. I can only applaud him for his capacity to do it, but I would have to oppose him because there are other factors.

I understand what you have said, Dr. Hamm. In preparing to come here, did you have an opportunity to talk to anyone in Yarmouth, Sydney, Pictou, Pugwash, Shelburne, Liverpool, Bridgewater, Sheet Harbour and Country Harbour? Country Harbour may become one of the most active ports on the eastern seaboard in the next year or two. Did you have contact with any of these areas?

For what it is worth, the doctor and I have not had any conversations about this whatsoever. I did not know he was appearing as a witness until Thursday or Friday.

**Mr. Hamm:** Honourable senators, I talked to people at the Port of Pictou. The office talked to people in Pugwash and the Canso superport. Unfortunately, the interest in this legislation was slow to be picked up. Many smaller ports in Nova Scotia are perhaps still unaware of the ramifications of this legislation. It is very important that this bill is more closely analyzed as to what it will mean for those small ports.

Clause 78 sets out the objectives of Part 3 of the bill. It talks about the St. Lawrence Seaway and promoting a commercial approach to seaway operation; protecting its integrity, viability and competitiveness; protecting the rights of communities adjacent to the seaway; protecting the significant investment the Government of Canada has made in respect of the seaway; encouraging user involvement and promoting continued cooperation with the United States. That is a positive statement. I do not see statements as positive about our Atlantic Canadian ports. This bill makes a very strong statement in terms of support and access to the Consolidated Revenue Fund.

It does not make those strong statements about other ports. In particular, I am concerned about Atlantic Canadian ports and our Nova Scotia ports.

**Senator Forrestall:** That is a concern I certainly share.

There are a number of amendments. Do you care to suggest areas where you think we should consider moving amendments?

**Mr. Hamm:** I did not come up with the wording of amendments, but I did indicate in my presentation recommendations that would lead to amendments. I think they are very important.

Small ports play a tremendous role in the local economy of those small communities of which they are a part.

The future economy of Nova Scotia will, to a large extent, be dependent on the proper development of the container business in the Port of Halifax. I think there is tremendous potential there. I look at the difficulty in financing that. For example, under the

Saint-Jean et d'autres ports importants de la côte Est. Le risque existe.

Je ne doute pas un instant que M. Fournier puisse être le dirigeant le plus compétitif que la Voie maritime ait jamais eu. Quiconque en douterait se tromperait lourdement. Il en est parfaitement capable. Et je ne peux que l'en féliciter, mais je dois aussi m'opposer à lui, pour toutes ces autres raisons.

Monsieur Hamm, je comprends très bien ce que vous nous avez dit. En préparation de ce témoignage, avez-vous eu l'occasion de parler à des gens de Yarmouth, Sydney, Pictou, Pugwash, Shelburne, Liverpool, Bridgewater, Sheet Harbour et Country Harbour? Ce dernier pourrait bien devenir l'un des ports les plus intéressants de la côte Est au cours des deux prochaines années. Avez-vous été en contact avec les gens de ces ports?

Soit dit en passant, le docteur et moi ne nous sommes pas du tout parlé de sa comparution ici. Je ne savais même pas qu'il allait venir avant jeudi ou vendredi.

**M. Hamm:** Honorables sénateurs, j'ai parlé à des gens au port de Pictou. Mes collaborateurs ont eu des contacts avec des gens de Pugwash et de Canso. Malheureusement, les gens ont mis du temps à réagir à ce projet de loi. Beaucoup des petits ports de la Nouvelle-Écosse ne sont peut-être même pas encore tout à fait conscients des conséquences qu'elle pourrait avoir. Il est très important que nous l'examinions de plus près pour voir ce qu'il signifie vraiment pour ces petits ports.

L'article 78 énonce les objectifs de la Partie 3 du projet de loi. Il y est question de la Voie maritime du Saint-Laurent et de promouvoir une approche commerciale dans son exploitation; de protéger son intégrité, sa viabilité et sa compétitivité; de protéger les droits des collectivités voisines; de protéger les investissements importants que le gouvernement du Canada a effectués à l'égard de la Voie maritime; de favoriser la participation des utilisateurs et d'encourager la collaboration avec les États-Unis. Voilà un énoncé positif. Je ne vois rien de tel en ce qui concerne les ports de l'Atlantique. Ce projet de loi affirme très clairement le soutien à la Voie maritime et l'accès au Trésor.

On ne dit rien de tel pour les autres ports et en particulier pour les ports de l'Atlantique et de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Forrestall:** Voilà une préoccupation que je partage certainement.

Souhaitez-vous suggérer des amendements à certains articles?

**M. Hamm:** Je ne suis pas venu avec des textes d'amendement, mais j'ai indiqué des recommandations qui conduiraient à des amendements. Elles me paraissent très importantes.

Les petits ports jouent un rôle très important dans l'économie de ces petites collectivités.

L'économie de la Nouvelle-Écosse dépendra dans une large mesure de la bonne expansion du commerce par conteneur dans le port d'Halifax. Il y a là un potentiel énorme. Mais il sera difficile de financer cette expansion. Par exemple, dans la situation



current setup, the Government of Nova Scotia will bear a tremendous responsibility in being a facilitator of all of this. However, arranging the financing is a problem. I, as well as others — because you have had representations from the commission and the corporation — think this bill will make it extremely difficult to raise the capital to do the necessary changes that will make us part of post-Panamax shipping.

As we all know around this table, they are already dredging in New York. I am concerned that, as they dredge in New York, we are simply treading water in Halifax.

**Senator Forrestall:** You may be right. The question is: Where do we get the money to put the expansion in place now? I had not heard that they were dredging for post-Panamax, but they are doing an exaggerated dredging program to catch up with the neglect of recent years. If they ever started to build an offshore port along that port — even in the estuaries — by way dredging, it could spell difficult times for some of our ports.

**Mr. Hamm:** We are in a much better position to take advantage of what is naturally ours, but it will require a lot to make the jump into the post-Panamax business. We are looking at a lot of financing. I do not see within this bill the framework that will allow that to happen. Therein lies part of my concern.

**Senator Forrestall:** The people wanting to privatize the airport are having problems because they want a lot of facilities put in place before they accept full responsibility for them. With the ports, they just privatize, and there is nowhere they can borrow money. That is simply a comment and an observation. They are building a pretty unlevel playing field.

Thank you for taking the time to appear before the committee.

**Senator Bryden:** I want people to know that I personally sent notices of these hearings to every community in Atlantic Canada where I could identify a port interest that had either a mayor, a chamber of commerce, or a port authority. Some people have taken advantage of that, and some have appeared here. We hope that some of that has been corrected.

You said that you had been speaking to people in the ports that Senator Forrestall mentioned. To whom did you speak in Pugwash?

**Mr. Hamm:** In the Port of Pictou, it was James MacKelvie. I spoke to him myself.

**Senator Bryden:** To whom were you speaking in Canso?

**Mr. Hamm:** People in my office did that. I will have the names for you in a minute.

**Senator Bryden:** You contacted Pugwash, Pictou, and Canso?

**Mr. Hamm:** Yes.

**Senator Bryden:** They were contacted by your office?

**Mr. Hamm:** Yes.

**Senator Johnstone:** From earlier presentation, I was very pleased and excited to learn of the potential of the Port of Halifax. If you were to have an even playing field with your competitors,

actuelle, c'est le gouvernement de la Nouvelle-Écosse qui devra principalement faciliter tout cela. Mais il est difficile d'obtenir des crédits. Comme d'autres — car je sais que vous avez entendu les représentants de la commission et de la société — je pense qu'avec ce projet de loi il sera extrêmement difficile de trouver les capitaux nécessaires pour nous permettre de participer à l'ère post-Panamax.

Comme nous le savons tous ici, le dragage a déjà commencé à New-York. Pendant ce temps, nous ne faisons que surnager à Halifax.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez peut-être raison. La question est celle-ci: où trouver l'argent pour ce type d'expansion? Je ne savais pas que le dragage avait commencé pour les post-Panamax, mais je sais qu'ils ont un programme excessif de dragage pour compenser toutes les années de négligence. Si toutefois ils décidaient de construire un port de haute mer — même dans les estuaires — par dragage, ce serait grave pour nos ports.

**M. Hamm:** Nous sommes bien mieux placés puisque nous avons des avantages naturels. Mais nous devons nous lancer dans l'expédition post-Panamax. Il faudra beaucoup d'argent. Je ne vois pas comment ce sera possible avec ce projet de loi. D'où mon inquiétude.

**Le sénateur Forrestall:** Ceux qui veulent privatiser les aéroports demandent qu'il y ait beaucoup d'installations en place avant d'accepter le transfert des responsabilités. Dans le cas des ports, on privatise, et il n'y a pas moyen d'aller emprunter l'argent. C'était simplement une observation de ma part. L'inégalité est évidente.

Merci d'avoir pris le temps de venir.

**Le sénateur Bryden:** Je tiens à signaler que j'ai personnellement envoyé avis de ces audiences à toutes les collectivités portuaires de l'Atlantique où j'ai pu trouver un maire, une chambre de commerce ou une administration portuaire. Certains s'en sont prévalus et sont venus. J'espère donc avoir fait ma part pour corriger cette situation.

Vous dites que vous avez parlé à des gens dans les ports que le sénateur Forrestall a mentionné. À qui avez-vous parlé à Pugwash?

**M. Hamm:** À Pictou, j'ai parlé à James MacKelvie. Je lui ai parlé moi-même.

**Le sénateur Bryden:** À qui avez-vous parlé à Canso?

**M. Hamm:** Ce sont mes collaborateurs qui s'en sont occupés. Je vais vous donner les noms dans une minute.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez communiqué avec Pugwash, Pictou et Canso?

**M. Hamm:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** C'est votre bureau qui s'en est chargé?

**M. Hamm:** Oui.

**Le sénateur Johnstone:** J'ai entendu avec plaisir et enthousiasme dans les présentations précédentes le potentiel du port d'Halifax. Si vous étiez sur un pied d'égalité avec vos

would you agree that Halifax is in a position to service a great portion of the North American market?

**Mr. Hamm:** Yes. We have always been in a good position to service central Canada. With the tunnel, and now with double-stacked rail traffic, a container ship can unload in Halifax, and that container can be delivered to the U.S. Midwest. Previously, that same container ship would have reached New York.

This has given us a tremendous advantage in terms of competitiveness with American ports. We can certainly build on that if we become attractive to the large ships which will be part of the Atlantic scene within five years. We have many natural advantages, but we do need the infrastructure. Without the infrastructure, including a considerable commitment by CN, it simply will not happen.

New York is making preparations to get into this business. We have some advantages over that port, however, in that we are closer, and we can deliver the container traffic more quickly to the Midwest. As well, we have certain loading advantages, in that space is a problem in New York. It is difficult to off-load large amounts of containers at one time there. It is a competitive market, and one that, if we play our cards right, will make a tremendous difference to the Nova Scotian and the Atlantic Canadian economy. We cannot let ourselves lose sight of that.

**Senator Johnstone:** I can see how you could service certain parts of North America, but could you service its entirety? I cannot see how Halifax could service Florida, for instance. Your main corridor would probably be through CN and into the Great Lakes to serve the Midwest. It makes me realize how important Halifax is to the economy — not only to the Atlantic region, but to the whole of Canada.

**Mr. Hamm:** With the shifting of the Asian economy, we will, in time, be in a position to be a land bridge. We would be the land bridge across the North American continent. We would be well-positioned to become the Atlantic entrance to the land bridge.

The potential is tremendous. I would hope that the committee would give some serious thought as to whether or not this bill allows that particular project to proceed.

**Senator Johnstone:** What you are really asking for is an even playing field in which you will be competitive.

**Mr. Hamm:** Yes.

**Senator Johnson:** I come from the Prairies, which is not a region with many ports. I have been struck tremendously today by the presentations of people from the smaller port communities, and by their reactions to this proposed legislation. It is something like MIA. It is one of the issues that has been slow to come to the public mind. Where come from, it is not really an issue. Churchill is a different set of circumstances, and it is not in our face.

My colleague says that notices were sent out. I have been struck by the excellent presentations today and they are all saying the same thing.

concurrents, pensez-vous qu'Halifax serait en mesure de desservir une grande partie du marché nord-américain?

**M. Hamm:** Oui. Nous avons toujours été bien placés pour servir le Canada central. Avec le tunnel et les conteneurs gerbés, un porte-conteneurs peut décharger à Halifax et le conteneur peut être livré dans le centre des États-Unis. Auparavant, le même navire aurait dû se rendre à New-York.

Cela nous a donné un avantage extraordinaire par rapport aux ports américains. Si nous pouvons attirer les grands navires qui navigueront sur l'Atlantique dans les cinq prochaines années, nous pouvons continuer cette expansion. Nous avons beaucoup d'avantages naturels, mais nous manquons d'infrastructures. Sans infrastructure, notamment sans un engagement considérable de la part du CN, ce ne sera pas possible.

New York se prépare pour ce marché-là. Mais nous avons des avantages, puisque nous sommes plus proches et que nous pouvons assurer la livraison des conteneurs pour le Midwest plus rapidement. Nous avons également des avantages pour le chargement, puisque New York a un problème de place. Il est difficile d'y décharger des quantités importantes de conteneurs d'un coup. Le marché est compétitif, mais si nous jouons bien nos cartes, il peut être extrêmement avantageux pour la Nouvelle-Écosse et l'économie de la région Atlantique. Il ne faut pas l'oublier.

**Le sénateur Johnstone:** Je comprends que vous puissiez desservir certaines régions d'Amérique du Nord, mais pourriez-vous servir tout le continent? Je ne vois pas comment Halifax pourrait servir la Floride, par exemple. Votre principal corridor serait probablement au long de la ligne du CN, jusqu'aux Grands Lacs, vers le Midwest. Je me rends compte maintenant de l'importance d'Halifax pour notre économie. Pas seulement pour celle de l'Atlantique, mais pour l'ensemble du Canada.

**M. Hamm:** Avec l'évolution de l'économie asiatique, nous pourrions, à terme, devenir un port terrestre. Nous pourrions devenir un port intermodal pour l'ensemble du continent nord-américain. Nous sommes très bien placés pour devenir la porte sur l'Atlantique de ce pont terrestre.

Le potentiel est extraordinaire. J'espère que le comité se demandera sérieusement si ce projet de loi permet ou non la réalisation de ce potentiel.

**Le sénateur Johnstone:** Vous demandez donc des règles égales qui vous permettent d'être concurrentiels.

**M. Hamm:** Oui.

**Le sénateur Johnson:** Je viens des Prairies, où il n'y a pas beaucoup de ports. J'ai été frappée par les présentations que nous ont faites aujourd'hui les représentants des localités où il y a de petits ports et par la manière dont ils ont réagi au projet de loi. C'est semblable à l'effet de l'AMI. Le public a mis du temps à réagir. Dans ma région, ce n'est pas vraiment un problème. La situation est différente pour Churchill, et le projet de loi ne nous fait pas problème.

Mon collègue nous a dit qu'il avait envoyé des avis. J'ai été frappée par l'excellence de vos présentations et vous nous avez tous donné le même message.



It seems to me that we could call for economic impact studies, especially considering the environment. Would that not seem reasonable?

**Mr. Hamm:** The implications of this bill are huge. We may be creating a situation in which some of our small ports may not survive. We should not do that without knowing what the economics of the situation would be for those communities.

This is an issue which has been slow to heat up. The MAI question smouldered for years before the flames finally appeared. Once that happened, it seemed that everybody wanted to talk about it. This issue would be the same in many small ports. As yet, there has been next to no local media coverage in the small ports. It has gone relatively unnoticed.

My own decision to come here was made Friday afternoon, simply because I looked at who was showing up, and was rather disappointed that groups that should have been represented here were not.

**The Chairman:** I have to tell you, Senator Johnson, that this bill has been going on for four years, and we had Bill C-44 before that. There is nothing new about Bill C-9.

**Senator Johnson:** I understand that. MAI has been going on for five years. What is new is that these people are just finding their voice on the issue.

**The Chairman:** We have heard from a lot of people.

**Senator Johnson:** I am not criticizing that. This is a big country. When you come from the Prairies, this is not the kind of issue that you follow closely unless you are on a committee such as this one.

I am finding it very interesting that these people have made this effort. This has been going on all day. I am happy that this is happening because it gives us a chance to look at our options in terms of, perhaps, some amendments.

**The Chairman:** Thank you, Dr. Hamm, for your presentation.  
The committee adjourned.

Il me semble que nous devrions demander des études sur l'impact économique, surtout du point de vue de l'environnement. Est-ce que cela vous paraîtrait raisonnable?

**M. Hamm:** Les répercussions de ce projet de loi sont énormes. Nous sommes peut-être en train de créer une situation dans laquelle les petits ports ne pourront pas survivre. Nous ne devons pas le faire sans savoir ce qu'il adviendra de l'économie de ces collectivités.

C'est une question qui a fait son chemin lentement. L'AMI a couvé pendant longtemps avant que les flammes ne surgissent. Mais depuis, il semble que tout le monde ait un avis. C'est un peu pareil pour ce projet de loi dans beaucoup de petits ports. Pour le moment, les journaux locaux n'en ont pas encore parlé. Il est passé relativement inaperçu.

Moi-même, je n'ai décidé de venir que vendredi après-midi, parce qu'en regardant la liste des témoins, j'ai constaté avec regret l'absence de certains groupes qui auraient dû y figurer.

**La présidente:** Je dois vous dire, sénateur Johnson, que ce projet de loi est en gestation depuis quatre ans. Avant cela, nous avions eu le C-44. Il n'y a rien de bien nouveau dans ce C-9.

**Le sénateur Johnson:** Je le comprends. L'AMI aussi est en route depuis cinq ans. Ce qui est nouveau, c'est que les gens commencent à donner leur point de vue.

**La présidente:** Nous avons entendu beaucoup de gens.

**Le sénateur Johnson:** Je ne critique pas cela. Le pays est grand. Quand on vient des Prairies, ce n'est pas le genre de question que l'on suit de très près, à moins d'être membre d'un comité comme celui-ci.

Je trouve intéressant que tous ces gens aient fait l'effort de venir. Nous avons siégé toute la journée. J'en suis heureuse, car cela nous donne l'occasion de considérer les possibilités d'amendement, éventuellement.

**La présidente:** Merci, monsieur Hamm, de votre exposé.  
La séance est levée.





*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Michel Fournier, President;  
André Latour, Vice-President, Human Resources;  
Carol Lemelin, Comptroller and Treasurer;  
André Landry, Director, Planning and Business Development.

*From the Iron Ore Company of Canada:*

Keith Eldridge, Vice-President.

*From Aluminerie Alouette Inc.:*

Gilles Blouin, Vice-President..

*From Wabush Mines:*

Damien Lebel, General Manager.

*From the Port of Sept-Îles:*

Valmont Bourgeois, Port Captain;  
Guy Gingras, Director of Personnel and Administration.

*From the Progressive Conservative Party of Nova Scotia:*

John Hamm, Leader.

*De la Voie maritime du Saint-Laurent:*

Michel Fournier, président;  
André Latour, vice-président, Ressources humaines;  
Carol Lemelin, contrôleur et trésorier;  
André Landry, directeur de la planification et du développement.

*De la Compagnie minière IOC:*

Keith Eldridge, vice-président.

*De l'Aluminerie Alouette Inc.:*

Gilles Blouin, vice-président.

*De Wabush Mines:*

Damien Lebel, directeur général.

*Du port de Sept-Îles:*

Valmont Bourgeois, capitaine du Port;  
Guy Gingras, directeur du personnel et de l'administration.

*Du Parti progressiste-conservateur de la Nouvelle-Écosse:*

John Hamm, chef.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the City of Corner Brook:*

David Luther, Mayor.

*From Oceanex (1997) Inc.:*

Erle G. Barrett, Vice-President.

*From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:*

Thomas J. Hayes, Chairman;

Wade Elliott, Executive Director.

*From the Halifax Shipping Association:*

Captain Claude L. Ball, Executive Director.

*From the Port Alberni Harbour Commission:*

Hugh Anderson, Chairman;

Denis White, Port Manager and Chief Executive Officer.

*From the Chamber of Shipping of British Columbia:*

Ron Cartwright, President;

Joseph A. Nicol, Director;

Anthony G. Roper, Chairman of the Board;

Richard C. Stevens, Secretary-Treasurer.

*From the Port of Nanaimo:*

Patti Miller, Chair;

Bill Mills, Port Manager and Chief Executive Officer.

*(Continued on previous page)*

*De la ville de Corner Brook:*

David Luther, maire.

*De Oceanex (1997) Inc.:*

Erle G. Barrett, vice-président.

*De la Halifax-Dartmouth Port Development Commission:*

Thomas J. Hayes, président;

Wade Elliott, directeur exécutif.

*De la Halifax Shipping Association:*

Le capitaine Claude L. Ball, directeur exécutif.

*De la Commission du havre de Port Alberni:*

Hugh Anderson, président;

Denis White, directeur du port et président — directeur général.

*De la Chamber of Shipping of British Columbia:*

Ron Cartwright, président;

Joseph A. Nicol, directeur;

Anthony G. Roper, président du conseil;

Richard C. Stevens, secrétaire-trésorier.

*Du port de Nanaimo:*

Patti Miller, présidente;

Bill Mills, directeur du port et président — directeur général.

*(Suite à la page précédente)*





First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

---

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Tuesday, May 5, 1998

---

Le mardi 5 mai 1998

---

Issue No. 16

Fascicule n° 16

**Sixth meeting on:**  
Examination of Bill C-9,  
Canada Marine Act

---

**Sixième réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-9,  
Loi maritime du Canada

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams

Bryden

Buchanan, P.C.

Fitzpatrick

\* Graham, P.C. (or Carstairs)

Johnson

Losier-Cool

\* Lynch-Staunton

(or Kinsella (acting))

Perrault, P.C.

Poulin

Roberge

Spivak

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

Adams

Bryden

Buchanan, c.p.

Fitzpatrick

\* Graham, c.p. (ou Carstairs)

Johnson

Losier-Cool

\* Lynch-Staunton

(ou Kinsella (suppléant))

Perrault, c.p.

Poulin

Roberge

Spivak

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, May 5, 1998

(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 10:05 a.m. this day in Room 257-EB, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Johnson, Losier-Cool, Perrault, P.C., Poulin, Roberge and Spivak (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Johnstone (1).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (See *Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.*)

**WITNESSES:**

*From Prince Rupert Grain Ltd.:*

Mr. Jeff Burghardt, General Manager; and

Mr. Peter D. Feldberg, Legal Counsel.

*From the Vancouver Port Corporation:*

Captain Norman Stark, President and Chief Executive Officer; and

Mr. Warren McCrimmon, Corporate Secretary.

The witnesses made a statement and answered questions.

At 12:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 5 mai 1998

(18)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 05, dans la pièce 257-EB, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Forrestall, Johnson, Losier-Cool, Perrault, c.p., Poulin, Roberge et Spivak (10).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Johnstone (1).

*Également présent:* Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité poursuit son étude du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.*)

**TÉMOINS:**

*De Prince Rupert Grain Ltd.:*

M. Jeff Burghardt, directeur général; et

M. Peter D. Feldberg, conseiller juridique.

*De la Société du port de Vancouver:*

Le capitaine Norman Stark, président-directeur général; et

M. Warren McCrimmon, secrétaire général.

Les témoins font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 12 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 5, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 10:05 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** Resuming consideration this morning of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports —

[*English*]

— for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services, and other matters related to maritime trade and transport, and amending the Pilotage Act, and amending and repealing other acts as a consequence.

Honourable senators, we will hear first from our Prince Rupert witnesses.

**Mr. Jeff Burghardt, General Manager, Prince Rupert Grain Ltd.:** Thank you for this opportunity. We hope that our presentation and suggested amendments will be worthy of your consideration.

Why are we here this morning, and what causes Prince Rupert Grain to speak to Bill C-9? The proposed legislation does contemplate greater local autonomy, less centralization, and the establishment of port operations based on commercial practices and objectives. I must say that Prince Rupert Grain is very supportive of these notions. However, we do believe that there is a need for the extension of the transitional provision, which would enable the goals of this bill to be met much more quickly.

The problem that we see in the bill right now is that it contemplates a regime where the ports are run on a competitive, commercial basis. The relationship between users and the port authorities will remain on arrangements made under the old regulated regime, however. Those relationships should be reviewed to ensure that competitive objectives can be met, but there is no opportunity to do so.

It is important to realize that this type of situation has been foreseen and addressed with respect to port fees and to port charges, but that it is not addressed in the specific context of lease arrangements. That is what we want to discuss with you today.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 5 mai 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit à 10 h 05 pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Nous reprenons ce matin l'étude du projet de loi C-9, la Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports...

[*Traduction*]

... régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence.

Honorables sénateurs, nous entendrons d'abord nos témoins de Prince Rupert.

**M. Jeff Burghardt, directeur général, Prince Rupert Grain Ltd.:** Je vous remercie de nous permettre de témoigner aujourd'hui. Nous espérons que vous jugerez utiles notre exposé et nos propositions d'amendements.

Pourquoi sommes-nous là ce matin et qu'est-ce qui amène la Prince Rupert Grain à donner son opinion sur le projet de loi C-9? Le projet de loi prévoit en effet une plus grande autonomie des autorités locales, une centralisation moins importante et l'établissement d'activités portuaires basées sur des pratiques et des objectifs de nature commerciale. Je dois dire que la Prince Rupert Grain appuie fortement ces principes. Cependant, selon nous, il faudrait étendre la période transitoire, ce qui permettrait d'atteindre beaucoup plus rapidement les objectifs de ce projet de loi.

À notre avis, le problème du projet de loi est qu'il prévoit la création d'un régime d'exploitation des ports sur une base commerciale et concurrentielle. Les liens entre utilisateurs et autorités portuaires continueront d'être régis par des ententes conclues dans le cadre de l'ancien régime réglementé. Ces liens devraient être revus pour répondre aux objectifs concurrentiels, mais rien ne permet de le faire.

Il faut dire que l'on avait prévu et examiné ce genre de situation au moment de l'établissement des frais portuaires, mais que rien de tel n'a été prévu dans les modalités des baux. C'est la question que nous voulons soulever ici.



It is important to provide a little background about Prince Rupert Grain. We are a long way from Ottawa, and it is important to put to Prince Rupert's location, and its present economic drivers, into context.

Prince Rupert is on the north coast of British Columbia, approximately 800 kilometres north of Vancouver. We are really only 50 kilometres south of the most southerly part of the Alaskan Panhandle. Even though we are so far north, we enjoy an ice-free harbour. We have a very moderate and warm climate all year round.

The Port of Prince Rupert is served by CN, which has the exclusive railway rights into the port. From Edmonton, you come immediately west through Jasper, and then the rail line makes a choice of whether you go immediately west to Prince Rupert, or down into the southern corridor and the Port of Vancouver.

The prime advantage of the Port of Prince Rupert is its shorter sailing time to the Asian-Pacific markets, which translates into savings of about a day and a half in sailing time to those ports. If we capture that savings with faster turn-around times and more efficiencies, we can obviously better serve those customers.

Our distance from central prairie loading points, however, is 300 kilometres longer than the Port of Vancouver's. The relevance of that will become clear as we talk about some of the regulatory change which has taken place over the last four or five years.

The key to Prince Rupert's development was that, in the 1970s, industry and government recognized that there would be potential congestion problems if it continued to only service or support the lower mainland, and the Port of Vancouver. There would be ongoing congestion problems, and issues of urbanization versus the flow of bulk products. Therefore, there was an effort to establish a second viable port on the West Coast to serve those Asia-Pacific markets.

In the case of Prince Rupert Grain, the Canadian government certainly supported our project. It was a megaproject at the time; it was the most substantial construction project within Canada in the early 1980s. At one point, there were 1,200 temporary workers in Prince Rupert, working on site development, clearing, building the facility, and so on.

The Canadian government also supported this project by ensuring that there was port parity on rail freight rates. That allowed for equalized freight charges, whether a producer was shipping his product to the Port of Vancouver or to the Port of Prince Rupert. That was done so that the port could grow and prosper. It was felt that the developing new port should not be penalized with a higher freight cost.

When it comes to the specific lease, the Prince Rupert Grain lease was negotiated within that regulatory framework. Our lease was contemplated with a 60-year term. It was based on through-put rates which are today greatly in excess of the rates charged by our competitors in other ports.

Mais tout d'abord, quelques renseignements sur la Prince Rupert Grain. Nous sommes bien loin d'Ottawa et il est important de vous situer Prince Rupert et ses moteurs économiques actuels.

Prince Rupert est situé sur la côte au nord de la Colombie-Britannique, à environ 800 km de Vancouver. En réalité, nous ne sommes qu'à 50 km du point le plus méridional de l'Alaska. Et en dépit de notre situation septentrionale, notre port est libre de glaces. Nous jouissons d'un climat très modéré et doux toute l'année.

Le port de Prince Rupert est desservi par le CN, son transporteur ferroviaire exclusif. En partant d'Edmonton, la ligne va plein ouest, traverse Jasper et plus loin, sur embranchement, permet soit de poursuivre plein ouest jusqu'à Prince Rupert, soit d'emprunter le corridor sud pour atteindre le port de Vancouver.

Le principal atout du port de Prince Rupert est que les navires prennent moins de temps pour atteindre les ports de l'Asie et du Pacifique, de l'ordre d'un jour et demi. Si l'on ajoute à ces économies de temps des délais de chargement et de déchargement moins longs et une efficacité accrue, nous sommes certainement mieux en mesure de servir ces clients.

Toutefois, nous sommes 300 km plus loin des principaux points de chargement des Prairies que le port de Vancouver. Nous vous en expliquerons l'importance lorsque nous discuterons de certaines modifications apportées au règlement depuis quatre ou cinq ans.

Si l'on a développé Prince Rupert, c'est que dans les années 70, l'industrie et le gouvernement ont craint des problèmes de congestion éventuels si la ligne continuait à ne desservir ou appuyer que la vallée du bas Fraser et le port de Vancouver. On a voulu éviter une congestion, et un choix forcé entre l'urbanisation et le transport des produits en vrac. On a donc cru bon d'établir un deuxième port viable sur la côte ouest à destination des marchés de l'Asie et du Pacifique.

En ce qui concerne la Prince Rupert Grain, le gouvernement canadien appuyait notre projet en tous points. Il s'agissait à l'époque d'un mégaprojet, du projet de construction le plus important au Canada au début des années 80. À un moment, il y avait 1 200 travailleurs temporaires à Prince Rupert qui s'affairaient à l'aménagement du site, au déblaiement, à la construction des installations, etc.

Le gouvernement canadien a également appuyé le projet en imposant la parité des tarifs de transport ferroviaire vers tous les ports, ce qui permettait des frais de transport égaux, que le producteur expédie son produit au port de Vancouver ou à celui de Prince Rupert. Cette mesure a été adoptée afin de permettre au port de croître et de prospérer. On ne voulait pas nuire à son expansion par des coûts de transport plus élevés.

En ce qui concerne le bail de la Prince Rupert Grain, il a été négocié dans le cadre du régime de réglementation. Il s'agissait d'un bail de 60 ans basé sur le débit des marchandises à des taux qui, aujourd'hui, dépassent de beaucoup ceux pratiqués par nos concurrents des autres ports.

We must now address the changes that have occurred in Canadian government policy. They affect the framework, and they also affect the underlying movements of grains in the prairies, and as they are exported out of the country.

The most significant change that we have faced is the repeal of the Western Grain Transportation Act. That was done several years ago. When it was repealed, we lost all of the port parity provisions. Losing that port parity provision increased the freight cost per tonne for any grain that ships to the Port of Prince Rupert by about \$5. More substantially, all grain freight rate subsidies have been eliminated. We all know about the old Crow rate, which has been eliminated.

This is causing a fundamental change in grain marketing on the prairies today. We are seeing more and more domestic consumption of grain. We are seeing more value-added opportunities being created on the prairies. We are seeing more livestock production, and we are seeing more north-south flow of grain as people look to serve American millers of both wheat and durum products.

The Canadian Wheat Board is also under review. We see that grain producers will also be given a more active voice, as they perhaps should be, in how grain is marketed out of the country. All of those things mean that there is not an unlimited growth potential for West Coast exports of grain. Grain flow will move to areas that are the most competitive service corridors. It is not a given that the Prince Rupert Grain facility, or the northern corridor in B.C., will continue to grow with more grain. We must set the competitive terms so that we continue to utilize that corridor.

Bill C-9 will further change the structure under which we operate. The landlord of our facility at the port will now be a local body, which will be mandated for fiscal self-sufficiency. Under the old regime, the landlord was a national body, initially the National Harbour Board group, and then the CPC group. They had the responsibility of fulfilling national marine policy goals. We are now shifting to a more localized group, that may have the mandates of fiscal self-sufficiency ahead of national marine policy objectives.

Additionally, the federal government has taken steps to ensure that the local port group will be ready for the future, and will be able to meet these self-sufficiency goals. Last winter, the federal government wrote off \$5 million worth of debt for the Port of Prince Rupert, and this was to prepare for the new regime that is coming into being.

Those are all very significant changes that have occurred over the last several years. The one thing that is missing is that there has been no attempt to change long-term leases, or to change lease structures which were designed under the old regime. They are not being looked at to see how they fit into the context of a new regime.

Passons maintenant aux changements apportés à la politique du gouvernement canadien. Ils ont un impact sur nos activités et touchent aussi l'acheminement des céréales dans les Prairies lorsqu'elles sont destinées à l'exportation.

Le changement le plus important auquel nous ayons dû nous adapter est l'abrogation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest il y a plusieurs années. Lorsqu'elle a été abrogée, nous avons perdu la parité des ports, ce qui a augmenté d'environ 5 dollars le coût du transport par tonne de toutes les céréales transitant par le port de Prince Rupert. Pire encore, toutes les subventions au transport de céréales ont été supprimées. Tout le monde a entendu parler de l'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau.

Cela entraîne un changement fondamental dans la commercialisation des céréales dans les Prairies aujourd'hui. Les Canadiens consomment de plus en plus de céréales. Par ailleurs, des possibilités de valeur ajoutée se créent dans les Prairies. La production du bétail elle aussi augmente; en outre, le transport de céréales du nord au sud est en hausse, les producteurs cherchant à desservir les meuniers américains en leur vendant du blé et du blé dur.

La Commission canadienne du blé fait également l'objet d'un examen. Les céréaliculteurs seront davantage consultés, comme cela le devrait probablement en matière d'exportation des céréales. Tout cela pour dire que le potentiel de croissance des exportations de céréales par la côte Ouest n'est pas illimité. Le transit des céréales se fera par les régions qui offrent les corridors de desserte les plus concurrentiels. Il n'est pas évident que les installations de la Prince Rupert Grain, ou le corridor nord de la Colombie-Britannique, vont continuer d'accueillir plus de céréales. Nous devons être concurrentiels pour assurer l'utilisation du corridor.

Le projet de loi C-9 modifiera encore la structure qui régit nos activités. Le propriétaire de nos installations au port sera maintenant un organisme local dont le mandat sera d'assurer l'autonomie financière. Sous l'ancien régime, le propriétaire était un organisme national, d'abord la Société canadienne des ports, puis Ports Canada qui devait répondre aux objectifs maritimes nationaux. Dorénavant, il s'agira d'un groupe beaucoup plus local, qui privilégiera peut-être davantage son autonomie financière que des objectifs nationaux.

En outre, le gouvernement fédéral a pris des mesures pour que l'administration portuaire locale prépare l'avenir et atteigne l'autonomie financière. L'hiver dernier, le gouvernement fédéral a radié une dette de 5 millions de dollars du port de Prince Rupert en préparation du nouveau régime que l'on est en train de mettre en place.

Voilà des changements très importants survenus ces dernières années. Une seule chose manque: on n'a pas cherché à modifier les baux à long terme ou les modalités des baux de l'ancien régime. On n'essaie pas de voir s'ils cadrent avec le nouveau régime.



Our lease was signed 20 years ago, with very different rules. The lease conditions were not a significant factor at the time. However, the changes that I have just alluded to are such that the lease cost is now a significant determinant of our ability to be competitive.

Our main competition is the Port of Vancouver. Our lease costs are three times what a similar facility would be in the Port of Vancouver. This year, based on the volumes that we will put through our facility, our lease cost will be almost \$1.8 million to the Port of Prince Rupert.

I do not believe that there is any commercial or economic basis for that rate to be so high. There are grain terminals in the Burrard Inlet, on some of the most expensive real estate in North America, and they have lease costs that are three times lower than ours are. There does not seem to be much commercial or economic reason for the size of the lease that we pay in the Port of Prince Rupert.

We do not believe that the port needs the money that they charge us. The annual report of this regulatory body, which was just released last week, shows that the port made a net profit of \$12.7 million in the past fiscal year. It has a cash reserve in excess of \$18 million. Why does it need this high cost lease?

In terms of services, we have been in that port now for 13 years. We are a mature company in that port. We do not receive any services from the port. We do not receive any value for that \$1.8 million that is charged to us.

When you look at the long term and this type of distortion, the port is not going to be able to grow its tonnage, and sustain higher volumes through the northern corridor of B.C., unless these things are corrected. Given our location, our rural nature, and our population densities relative to Vancouver, we should be able to say that the real competitive advantages of Prince Rupert Grain lie in our land costs, the fact that we live in this non-congested area, and the fact that we are well-suited for bulk products. However, the regime, as it is now contemplated, ensures that shippers will be compelled to force their products through the Fraser Canyon, through the Lower Mainland, and add to the mixed uses of bulk products moving through a highly urbanized area.

Competition is certainly very important to Prince Rupert Grain. We believe that it is a goal of the proposed legislation. Competitiveness will not result, however, unless these types of onerous conditions are removed, and the port facilities, port-to-port, can compete on an equal footing.

We wish to specifically address why we believe these amendments are necessary, and how we envision them working. As we have stated, we believe that changes in government policy have created this situation. The Canadian government has removed subsidies, but, as our landlord, it has not addressed the arrangements that were made under the former regulatory structure.

Nous avons signé notre bail il y a 20 ans, alors que les règles étaient très différentes. Les modalités du bail importaient peu à l'époque. Cependant, les changements dont je viens de parler font que les coûts de location y sont pour beaucoup dans notre compétitivité.

Notre principal concurrent est le port de Vancouver. Nos coûts de location sont trois fois ceux d'une installation semblable au port de Vancouver. Cette année, d'après les volumes de céréales transitées chez nous, nos coûts de location atteindront près de 1,8 million de dollars pour le port de Prince Rupert.

Je crois qu'aucun facteur commercial ou économique ne justifie des frais si élevés. Des terminaux céréaliers à Burrard Inlet, construits sur des terrains parmi les plus chers en Amérique du Nord, ont des coûts de location trois fois moins élevés que les nôtres. Rien ne semble justifier les coûts que nous payons au port de Prince Rupert, tant sur le plan commercial qu'économique.

Nous ne croyons pas que le port ait besoin de l'argent qu'il nous demande. Le rapport annuel de cet organisme de réglementation, publié la semaine dernière, indique que le port a réalisé un profit net de 12,7 millions de dollars au cours du dernier exercice. Il possède des réserves de plus de 18 millions de dollars. Pourquoi doit-il imposer des coûts de location aussi élevés?

En ce qui concerne les services, nous sommes dans ce port depuis maintenant 13 ans. Nous sommes une entreprise établie là depuis longtemps. Nous ne recevons aucun service du port, nous ne recevons rien en contrepartie des 1,8 million de dollars qu'on nous demande.

À long terme, vu ce genre d'anomalie, le port ne saura accroître son volume de marchandises et attirer des volumes plus élevés par le corridor nord de la Colombie-Britannique, à moins d'y remédier. Compte tenu de notre emplacement, de notre caractère rural et de nos densités de population comparativement à Vancouver, nous devrions pouvoir soutenir que les véritables avantages concurrentiels de la Prince Rupert Grain dépendent du coût inférieur de nos terrains, de notre secteur non congestionné et que notre port est tout indiqué pour le transport des produits en vrac. Cependant, le régime prévu forcera les expéditeurs à acheminer leurs produits par le canyon du Fraser, la vallée du bas Fraser et à ajouter d'autres types de marchandises aux produits en vrac qui transitent par un secteur très urbanisé.

Une position concurrentielle est certainement très importante pour la Prince Rupert Grain et nous croyons que c'est un des objectifs du projet de loi. Toutefois, il n'y aura pas de concurrence si l'on ne supprime pas des conditions si onéreuses et que les installations portuaires ne peuvent se livrer concurrence d'un port à l'autre sur un pied d'égalité.

Nous tenons à vous dire précisément pourquoi, selon nous, ces amendements sont nécessaires et comment nous en entrevoyons l'application. Comme nous l'avons dit, nous croyons que les modifications apportées à la politique gouvernementale ont créé cette situation. Le gouvernement canadien a supprimé les subventions; il demeure le propriétaire foncier mais il n'a pas modifié les ententes conclues en vertu de l'ancienne réglementation.

In this bill, there is no provision that existing arrangements be reviewed so as to ensure consistency with the underlying policies of the proposed legislation.

Today, under the Canada Ports Corporation Act, there is very definitely a mechanism whereby directions can be given to a local port corporation by either the Canada Ports Corporation, or by the minister. In so doing, they can make a direction that the port meet the national objectives of the act. The national objectives of the act, which are key to us, talk about fair and equitable treatment, and reasonable cost for port users, both within a port, and compared port to port.

Bill C-9, as it is proposed today, has no such provision. It has no means of ensuring that national objectives, rather than local ones, will be considered. We are very concerned that, with the focus on local autonomy, port authorities will have strong incentives to preserve cash flows, perhaps at the expense of Canada's competitiveness and trade objectives. That phrase, "Canada's competitiveness and trade objectives" is maintained in the under clause 4(a).

As a company, we have spent five years trying to get the port corporation to address the issue of our lease. As a result of the fact that we have not been able to reach a successful conclusion, we do not feel that we can rely on the goodwill of the local port corporation to re-negotiate a lease in the context of the current conditions. We believe that it is necessary to provide a mechanism to set the initial relationship with the new port authorities on a proper commercial basis.

Under the proposed legislation, there is already a mechanism to deal with port fees and charges. Port fees and charges are definitely a significant part of the revenue structure of any port corporation. Generally, those fees and charges are reviewed with shippers, operators, and users of a port, and then they are put out on a published tariff basis. Lease costs and lease considerations are not much different.

Bill C-9 recognizes the need for a review of all existing port fees and user charges. In clause 49 it is quite clear that there shall be a review during what is characterized as a transitional period. What it suggests is that, for a six-month period after the bill becomes law, the port corporations must report back what their fee and user charges will be. During the six month period, there is an opportunity for consultation and review. In the event that users and the port administrators cannot agree as to what those charges should be, the matter can be referred to the Canadian Transportation Agency for some type of resolution. We believe that the same process ought to be used to review existing lease arrangements.

This type of arrangement would provide an opportunity to review real property arrangements, and to correct situations which are out of date, or inconsistent with the goals of competition and efficiency in product flows. It would provide an opportunity to achieve competitiveness and efficiency from day one, in our port as well as in others.

Le projet de loi ne renferme aucune disposition prévoyant la révision des ententes en vigueur pour qu'elles se conforment aux politiques visées.

La Loi actuelle sur la Société canadienne des ports renferme bel et bien une disposition permettant soit à la Société, soit au ministre, de donner des directives à une administration portuaire locale. Ainsi donc, le ministre ou la Société peut exiger que le port respecte les objectifs nationaux de la loi, qui sont essentiels pour nous, et qui prônent le traitement juste et équitable, des coûts raisonnables pour les utilisateurs du port, tant sur les lieux mêmes, que d'un port à l'autre.

Le libellé actuel du projet de loi C-9 n'aborde pas le problème. Aucune disposition n'assure la primauté des objectifs nationaux plutôt que locaux. Nous craignons fort que, l'accent étant mis sur l'autonomie locale, les autorités portuaires soient plus portées à préserver leur autofinancement, peut-être même au détriment de la compétitivité et des objectifs commerciaux du Canada. On a pourtant gardé les termes «compétitivité et objectifs commerciaux du Canada» au paragraphe 4a).

Notre entreprise essaie depuis cinq ans d'amener la société portuaire à examiner la question de notre bail. Comme nous n'avons pas réussi à nous entendre, nous ne croyons pas pouvoir compter sur sa bonne volonté pour renégocier un bail selon les conditions actuelles. Nous croyons qu'il faut prévoir un dispositif pour que, dès le début, nos rapports avec les nouvelles autorités portuaires se fassent sur une base commerciale satisfaisante.

Le projet de loi renferme déjà un mécanisme portant sur les frais portuaires. Les frais portuaires sont sans aucun doute un élément important de la structure du revenu annuel de toute société portuaire. En général, ces frais sont revus avec les expéditeurs, les exploitants et les utilisateurs du port, après quoi ils sont publiés. Les coûts de location et les considérations relatives au bail ne sont pas tellement différents.

Le projet de loi C-9 reconnaît la nécessité de procéder à un examen de tous les frais portuaires et frais d'utilisateur actuels. À l'article 49, il est très clair que l'on devra procéder à un examen au cours de ce qu'on appelle la période transitoire. On propose donc que dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la loi, les sociétés portuaires fassent rapport sur leurs barèmes de frais portuaires et de frais d'utilisation. Au cours de ladite période, on peut procéder à des consultations et à des examens. Si les utilisateurs et les administrateurs portuaires ne peuvent s'entendre sur ces frais, la question peut être renvoyée à l'Office canadien des transports pour résoudre l'impasse. Nous croyons qu'il faudrait procéder de la même façon pour examiner les baux actuels.

Ce processus permettrait d'examiner les dispositions immobilières et de corriger des situations désuètes ou qui sont contraires à la concurrence et à l'efficacité dans le transport des marchandises. Ainsi, compétitivité et efficacité seraient assurées dès le début, chez nous comme dans les autres ports.



We are faced with a situation whereby, if we cannot find a way to resolve our differences over the lease, Prince Rupert Grain and the Port of Prince Rupert might need to wait 40 years before we have an opportunity to correct something which is not consistent with the new regime, nor with the objectives of the Canada Marine Act.

What we are proposing is reasonable, in the sense that the amendments would only apply to a transitional period. We are not asking for help in this area forever; we are saying let us find a way that we can conclude quickly what has been a five-year process of frustration. This will ensure that the new regime starts off on the right foot, and that the goals of competition and consistency are met immediately. It is consistent with the bill, in that it is only there for the transitional period. It will allow the overriding objectives of the autonomy of port corporations, and fair and reasonable treatment for users, to win out at the end of the day.

I would like to suggest once again that we do welcome the competition. We have a beautiful facility in Prince Rupert. It is the most modern grain facility in all of Canada, and in all of North America. It is well suited for an efficient flow of product, and we can live well under local autonomy. Existing port arrangements were created under a very different regulatory regime, however, and their preservation will artificially affect our ability to compete. It will distort the natural flow of product to the northern corridor, and it will very definitely create tensions amongst the local port groups and user. Our efforts would be better served by focusing on increasing tonnage through that northern corridor, and making more of it than what it is today.

The competition will ensure that we will not be effective in meeting the challenges of the Port of Vancouver. We will also see flow of product to the south, through the ports of Seattle, Portland, and even through the Gulf and the Mississippi River system.

The lease was negotiated in a regulated environment. Those regulated terms have been changed drastically. We believe that the leases should not be overlooked in the transition process. We are only asking for a transitional mechanism, one that will correct commercial inequities.

I speak fondly of our facility in Prince Rupert, and we are very proud to have the opportunity to run it. We are certainly a major supporter of the port. We are a major supporter of the economic issues along the northern corridor, and of seeing that the region from the Peace River through to the West Coast achieves a higher level of economic support. We participate very strongly in the federally created Northwest Transportation Corridor Development Corporation. We work very hard in B.C. with the premier's summit group on northern jobs and development. We have been active with the four Western provinces on all the transportation issues, in order to ensure that this corridor can develop into something more. We are in strong support of our community. I believe that we certainly do our fair share, and our very best to ensure that there is more than just grain moving on that corridor.

Voilà où nous en sommes: si l'on ne réussit pas à régler nos différends au sujet du bail, la Prince Rupert Grain et le port de Prince Rupert auront peut-être à attendre 40 ans pour rectifier une situation qui n'est pas conforme au nouveau régime ni aux objectifs de la Loi maritime du Canada.

Ce que nous proposons est raisonnable, en ce que les amendements ne s'appliqueraient qu'à la transition. Nous ne demandons pas de l'aide dans ce domaine pour toujours; nous vous demandons de nous laisser trouver une façon de régler rapidement cet exercice frustrant qui dure depuis cinq ans. Ainsi, le nouveau régime partirait du bon pied et les objectifs de la concurrence et de l'uniformité de traitement seraient tout de suite atteints. Cette demande est conforme au projet de loi car elle ne vaudrait que pour la transition. Les objectifs primordiaux d'autonomie des sociétés portuaires, de traitement équitable et raisonnable des utilisateurs, l'emporteront en fin de compte.

Je tiens à répéter que nous sommes en faveur de la concurrence. Nous avons de très belles installations à Prince Rupert, l'installation céréalière la plus moderne du pays et de toute l'Amérique du Nord. Elle convient au transit efficace des marchandises et nous pouvons très bien nous accommoder d'une autonomie portuaire locale. Les accords portuaires actuels ont été conclus sous un régime de réglementation très différent, cependant, et son maintien nuira à notre compétitivité. Cela perturbera l'acheminement naturel des marchandises par le corridor nord et créera sans aucun doute des tensions entre les administrations portuaires locales et les utilisateurs. Nous aurions davantage intérêt à nous concentrer sur l'accroissement du volume des marchandises dans le corridor nord en l'exploitant davantage qu'il ne l'est aujourd'hui.

La concurrence nous empêchera de relever les défis que pose le port de Vancouver. Nous verrons le transport des marchandises dévier vers le sud et transiter par les ports de Seattle, de Portland, même ceux du Golfe et du Mississippi.

Le bail a été négocié dans un milieu réglementé qui a changé de façon draconienne. Nous croyons que les baux ne devraient pas être oubliés dans la transition. Nous demandons seulement un dispositif transitoire, qui corrigera les inégalités commerciales.

Je parle avec cœur de notre installation à Prince Rupert et nous sommes très fiers d'avoir la chance de l'exploiter. Nous servons au maximum les intérêts du port. Nous faisons de notre mieux pour favoriser le développement économique du corridor nord, pour nous assurer que la région de la rivière de la Paix jusqu'à la côte Ouest jouit d'une économie plus florissante. Nous participons très activement au nouvel organisme créé par le gouvernement fédéral, la société de développement du corridor de transport nord-ouest. Nous travaillons très fort en Colombie-Britannique avec le groupe de travail du premier ministre sur les emplois et le développement dans le Nord. De concert avec les quatre provinces de l'Ouest, nous avons examiné de façon active tous les problèmes de transport afin que ce corridor puisse prendre de l'expansion. Nous appuyons fortement notre collectivité. Je suis convaincu que nous faisons notre part, et tout pour que ce corridor serve à transporter aussi autre chose que des céréales.

We believe in our port, and we look forward to the future of our business. We ask you not to leave our hands tied to the old regime; allow us to move forward, and to place our efforts on increasing export tonnage off the West Coast.

**Senator Spivak:** I come from Manitoba, and this illustrates the way in which part of a policy can affect a whole economy. I know, for example, that boats that were left waiting cost farmers \$60 million to \$70 million last year.

You said that your lease costs three times more. I cannot quite understand that. That was not the case under the regulatory system. Could you go into more detail as to why that is the case?

**Mr. Burghardt:** Our lease, as it was structured in early 1980s, was based on through-put charges. Under our lease, whether we put through one tonne of grain or five million tonnes of grain, we pay the same per-tonnage rate. For every tonne we pay so much to the port; that figure grows with the tonnage. In a year when we might put through 3.5 million tonnes, we would have a lease cost of \$1.2 million, for example. If we put through another 1.5 million tonnes, our lease cost grows to \$1.8 million.

Competing grain facilities in the Port of Vancouver are all based on a commercial land value premise. They do an evaluation of the property that the grain terminal sits on, and an annual rental fee is charged out on the basis of a percentage of the value of that land. That is what allows for the difference in the charges.

Part of our original lease had the structure that, as tariffs grew on the West Coast, the through-put charge or the lease cost would also grow. As we have had that increase over the years, our lease cost continues to grow, whereas our competitors have a flat cost based on commercial land value.

**Senator Spivak:** What amount of grain that could go through?

As you said, it is 300 kilometres further to go through your port, so the cost to the farmer or the shipper would obviously be higher than it would if they went through Vancouver, even though Vancouver may be terribly congested, and you are not. Will the lease cost arrangement in this bill allow a more level playing field?

Obviously, if one port is under-utilized, and another is over-utilized, it is good to direct traffic to the under-utilized one. That is a national policy which is in the interests of the economy. It may not be strictly according to the rules of competition, even though you obviously have a handicap in the lease arrangement. How do you see that whole picture?

In Manitoba, transportation costs have gone up 139 per cent. That is ridiculous. When a shipper ships two cars of grain down from Swan River, for example, one car will be for transportation cost alone. What will that mean in the future? How many hogs

Nous croyons à notre port, et nous envisageons avec optimisme l'avenir de notre entreprise. Nous vous demandons de ne pas nous lier à l'ancien régime, mais de nous permettre d'aller de l'avant, et de consacrer nos efforts à l'augmentation des exportations transitant par la côte Ouest.

**Le sénateur Spivak:** Je viens du Manitoba, et voilà une bonne illustration des effets qu'un détail d'une politique peut avoir sur l'ensemble d'une économie. Je sais, par exemple, que des navires gardés à l'ancre ont coûté de 60 à 70 millions de dollars l'an dernier aux agriculteurs.

Vous dites que vos frais de location sont trois fois plus élevés. Je ne comprends pas vraiment pourquoi. Ce n'était pas le cas dans l'ancien système de réglementation. Pouvez-vous nous expliquer plus en détail pourquoi il en est ainsi?

**M. Burghardt:** Notre bail tel qu'établi au début des années 80 était en fonction du roulement des stocks. D'après notre bail, que l'on manutentionne une ou cinq millions de tonnes de céréales, nous payons le même prix à la tonne. Pour chaque tonne, nous versons tant au port, et cette somme augmente avec le tonnage. Si, une année, nous devons manutentionner 3,5 millions de tonnes, nos frais s'élèveraient à 1,2 million de dollars, par exemple. Pour 1,5 million de tonnes de plus, ils s'élèveraient à 1,8 million de dollars.

Nos concurrents du port de Vancouver se voient tous imposer des frais selon la valeur des terrains commerciaux. On fait une évaluation des terrains sur lesquels sont construits les terminaux céréaliers, et des frais de location annuels sont exigés selon un pourcentage de la valeur des terrains. Voilà ce qui explique la différence dans les frais imposés.

Dans notre bail initial, on prévoyait qu'au fur et à mesure que les tarifs augmenteraient sur la côte Ouest, les frais de roulement des stocks ou les tarifs de location augmenteraient également. Nous avons subi cette augmentation au cours des années, nos coûts de location continuent d'augmenter, alors que nos concurrents paient un coût fixe basé sur la valeur des terrains commerciaux.

**Le sénateur Spivak:** Quel volume de céréales peut être acheminé?

Comme vous l'avez dit, il faut parcourir 300 km de plus pour atteindre votre port, si bien que le coût pour l'agriculteur ou le transporteur est de toute évidence plus élevé qu'il ne le serait s'ils choisissaient le port de Vancouver, même si Vancouver est parfois fort encombré, alors que vous ne l'êtes pas. Les ententes sur les frais de location prévues dans le projet de loi uniformiseront-elles les règles du jeu?

De toute évidence, si un port est sous-utilisé et qu'un autre l'est trop, il est bon de diriger le trafic vers celui qui l'est moins. C'est une politique nationale qui est dans l'intérêt de l'économie. C'est peut-être faire une entorse aux règles de la concurrence, même si votre bail vous désavantage. Que pensez-vous de tout cela?

Au Manitoba, les coûts de transport ont augmenté de 139 p. 100. C'est ridicule. Pour deux wagons de céréales expédiés de Swan River, par exemple, l'un ne servira qu'à couvrir les frais de transport. Qu'est-ce que cela implique pour l'avenir?



can you feed? People still need grain in Asia. I do not understand this. I think this shows that we do not have a holistic transportation policy.

Back to my original question: Apart from this, how else can we ensure that ports are utilized when they should be utilized?

**Mr. Burghardt:** I will follow up on what you said about the Manitoba context. Prior to the changes in the subsidies and the rail freight cost, about 6 to 7 per cent of our through-put was Manitoba-based. This year, it will probably be about 1.5 per cent. That is the type of effect it has had for us.

When you talk about capacities, I know that my learned friend Captain Stark, who is presenting to you later, also has views on that. Let me state it this way: When I look at the northern corridor, I see a beautiful rail line, one that has received huge amounts of money in capital investment from CN over the years, and one that has some of the best track in all of North America. It is the lowest gradient cross through the Prairies. It operates with fewer crew changes. It has lots of additional capacity.

These days, perhaps seven or eight trains a day serve the grain and coal needs in the Port of Prince Rupert. In the lower mainland, through the southern corridor, CN puts 27 or 28 one-way trains through a day. That does not even include all the traffic that is inbound through the Port of Vancouver, and out through the corridor.

There is all kinds of capacity on that northern corridor, and it is waiting to be utilized. Our facility today is operating at about two-thirds of its full capacity. We operate on a two-shift, seven-day-a-week basis. We have almost one-third more capacity waiting there to be used, if the grain flows are more sufficient.

We are very concerned about the differential freight rates that exist. We do have good working relationships with Canadian National, and with the Canadian Wheat Board, which is still the shipper of record for the majority of grains that go through our facility. Independent of getting the right competitive terms put in place for a lease, we have had to seek a three-way agreement to offset the \$5 differential freight charge between the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert. Today, our company is not performing as well financially as it was prior to this freight rate differential. If we do not participate in supporting or finding a way to offset that freight rate differential, our tonnage goes to zero.

We know that any relief that we put in place with a lease structure will definitely be passed back to producers to help them with a lower freight cost to the west coast.

**Senator Spivak:** Have you given a presentation to the Estey commission?

Combien d'intermédiaires faut-il nourrir? On continue d'avoir besoin de céréales en Asie. Je ne comprends pas. Je pense que c'est la preuve que nous n'avons pas de politique globale de transport.

Je reviens à ma première question: cela mis à part, comment pouvons-nous nous assurer que les ports sont utilisés lorsqu'ils devraient l'être?

**M. Burghardt:** Je vais donner suite à ce que vous avez dit au sujet du Manitoba. Avant les modifications apportées aux subventions et au coût du transport ferroviaire, de 6 à 7 p. 100 de nos stocks provenaient du Manitoba. Cette année, la proportion sera probablement d'environ 1,5 p. 100. Voilà les effets que ces modifications ont eus pour nous.

Quand vous parlez de capacité, je sais que mon brillant ami le capitaine Stark, qui comparaitra tout à l'heure, a aussi son opinion là-dessus. Permettez-moi de dire ceci: lorsque je regarde le corridor nord, je vois un chemin de fer extraordinaire, dans lequel le CN a fait d'énormes investissements de capitaux au cours des années, et qui emprunte certaines des meilleures voies de toute l'Amérique du Nord. C'est le chemin de fer à la plus faible pente en provenance des Prairies. Il fonctionne avec une rotation réduite des équipages, et offre une grande capacité d'exploitation supplémentaire.

Aujourd'hui, environ sept ou huit trains par jour amènent du grain et du charbon au port de Prince Rupert. Dans la vallée du bas Fraser, par le corridor sud, le CN utilise 27 ou 28 trains à sens unique par jour. Et cela n'inclut même pas toute la marchandise qui entre au pays, transite par le port de Vancouver et est réexpédiée par le corridor.

Le corridor nord offre toutes sortes de possibilités et n'attend qu'à être utilisé. Aujourd'hui notre installation est exploitée aux deux tiers de sa capacité. Nous avons deux quarts de travail, sept jours sur sept. Le tiers, ou presque, de notre capacité ne sert à rien mais servirait si les volumes de grain à transporter étaient plus importants.

Nous sommes très préoccupés par les écarts dans les tarifs de transport en place. Nous entretenons de bonnes relations professionnelles avec le Canadien National, et avec la Commission canadienne du blé, qui est toujours l'expéditeur désigné pour la plus grande partie des grains qui transitent par nos installations. Outre le fait qu'on a dû établir les bonnes conditions concurrentielles dans un bail, nous avons dû conclure une entente tripartite en vue de compenser la différence dans le taux de transport de 5 dollars entre le port de Vancouver et le port de Prince Rupert. Aujourd'hui, la situation financière de notre entreprise n'est pas aussi bonne qu'elle l'était avant cet écart des tarifs. Si nous ne cherchons pas ou ne trouvons pas une façon de compenser cet écart, notre tonnage se réduira à néant.

Nous savons que toute mesure d'allègement que nous obtiendrons dans le cadre du bail sera assurément mise au profit des producteurs pour les aider à abaisser leur coût de transport des marchandises à destination de la côte ouest.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous témoigné devant les membres de la commission Estey?

**Mr. Burghardt:** Yes, gave a detailed presentation there. In fact, the Honourable Judge Estey came to Prince Rupert, and we showed him extensively what our facilities can do.

**Senator Roberge:** Have you made any attempt to renegotiate the lease?

**Mr. Burghardt:** Yes. For the last five years, we have had ongoing discussions with the port. At times, we felt that we were close to agreements, but we have never been able to finalize anything. We certainly have an active dialogue. I met with the port last week, and I will meet with the port again next week, or perhaps even later this week. As yet, we have not been able to come to a term that brings the lease closer to the objectives around commercial land values, as opposed to flat through-put charges.

**Senator Roberge:** You just mentioned that your financial capacities have been reduced since the Western Grain Transportation Act. Could you give us a brief outline of that?

**Mr. Burghardt:** Let me try to put it in this context: Two years ago, grain supplies were short, as they could be again this summer, and we did not have an unlimited supply to move off the west coast. We closed our facility entirely for a four-and-a-half month period, from June to October, 1996. This was due to the very limited grain supply that was available for shipment. It was all forced through the Port of Vancouver because of the higher freight cost. That resulted in the lay-off of 110 employees in our facility, and also in the lay-off of railway workers along the northern line.

We are owned by the six major grain companies on the prairies; the three pools, the United Grain Growers, Cargill Limited, and James Richardson International. As an owner-invested facility, there are other choices to which limited product flow-through can be directed. Our ownership is definitely able to determine that better earnings opportunities are to be had in placing it through facilities that are not handicapped with higher cost structures, such as the lease cost.

**Senator Roberge:** Have you done any projections as to what will happen to your corporation and to the port if the relief you ask for is not granted?

**Mr. Burghardt:** Yes we have. The question is, will our west coast grain exports grow, or will we see a continued mix of new ideas on the Prairies about how grain should be consumed?

As long as grain exports do not go past 15 or 16 million tonnes off the west coast, our facility will continue to be used residually to the Port of Vancouver. In the short term, we do not see those tonnages growing significantly.

We now need significant improvement in the genetics of wheat, so that we can bring substantially more product to the world market. Then, while we will continue with our increased domestic consumption, there will be more grain to move off to markets in the Asia-Pacific. That will bring us into a longer cycle. However,

**M. Burghardt:** Oui, nous leur avons expliqué la situation en détail. En fait, l'honorable juge Estey est venu à Prince Rupert et nous lui avons montré tout ce que nous pouvons faire.

**Le sénateur Roberge:** Avez-vous tenté de renégocier le bail?

**M. Burghardt:** Oui. Depuis cinq ans, nous discutons sans relâche avec les autorités portuaires. Parfois, nous avons eu l'impression d'être sur le point de conclure une entente, mais nous n'avons jamais réussi à finaliser quoi que ce soit. Certes, les discussions se poursuivent. J'ai rencontré les autorités portuaires la semaine dernière; je les rencontrerai à nouveau la semaine prochaine ou peut-être plus tard cette semaine. Pour l'instant, nous n'avons pas pu conclure d'entente en vertu de laquelle les conditions du bail seraient davantage axées sur la valeur commerciale des terrains plutôt que sur des frais fixes par tonne de marchandise.

**Le sénateur Roberge:** Vous venez de dire que votre situation financière s'est détériorée depuis l'abrogation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Pourriez-vous nous donner quelques détails à ce sujet?

**M. Burghardt:** Je vais vous donner le contexte: il y a deux ans, les approvisionnements de grain étaient bas, comme ça pourrait se reproduire cet été, et nous n'avons pas de quantités illimitées à faire transiter. Nous avons entièrement fermé nos installations pendant quatre mois et demi, de juin à octobre 1996 en raison du faible volume de grain à expédier. Tout était dévié vers le port de Vancouver pour éviter des coûts de transport plus élevés. Nous avons dû mettre à pied 110 de nos employés et certains travailleurs ferroviaires le long du corridor nord ont subi le même sort.

Nous sommes la propriété de six grandes compagnies de grain des Prairies: les trois syndicats, la United Grain Growers, Cargill Limited et James Richardson International. Pour les propriétaires-investisseurs, d'autres choix s'offrent à eux lorsque le roulement de stocks est limité. Les propriétaires comprennent d'emblée qu'il est plus économique de faire transiter le grain par des installations qui ne sont pas aux prises avec des barèmes plus élevés, les coûts de location, par exemple.

**Le sénateur Roberge:** Avez-vous fait des projections pour savoir quel est l'avenir de votre entreprise et du port si le redressement que vous demandez ne vous est pas accordé?

**M. Burghardt:** Oui. La question que l'on se pose est la suivante: nos exportations de grain sur la côte ouest augmenteront-elles ou continuerons-nous de songer à d'autres façons d'utiliser le grain dans les Prairies?

Dans la mesure où les exportations de grain ne dépassent pas 15 ou 16 millions de tonnes, nos installations continueront à servir à écouler l'excédent du port de Vancouver. À court terme, nous ne prévoyons pas d'augmentation importante du tonnage.

Ce qu'il nous faut maintenant, ce sont de meilleures connaissances de la génétique du blé pour augmenter nos exportations sur le marché mondial. Alors, même si la consommation augmente au pays, il restera plus de grain pour les marchés de l'Asie et du Pacifique. Cet horizon est encore assez



we are probably still five to seven years away from substantially improved, genetically grown wheat, that will bring about higher yields.

**Senator Roberge:** Would you be prepared to make those projections available to the committee?

**Mr. Burghardt:** Yes, we can do that. I did not bring those with me this morning, but I can certainly provide them.

**The Chairman:** Please provide them to the clerk, and they will be distributed the members of the committee.

**Senator Forrestall:** You have great difficulties with the inability of this bill to deal with leases, or to correct anomalies. I think that we all understand the difficulty that you are in.

You refer to competition between ports. Is there a competition for the sale of grain that might be affected by the continuance of this differential?

**Mr. Burghardt:** When you say "competition", do you mean selling it offshore?

**Senator Forrestall:** Yes.

**Mr. Burghardt:** There certainly are issues that will affect the final price obtained by producers for product.

With respect to wheat and barley exports, which make up 80 per cent of the total export market, all of those funds are pooled, and returned to producers at the end of the marketing year.

To the extent that we continue to force product down a more congested rail line, which then brings about higher demurrage costs, and higher service costs for producers, the final net return to producers at the end of the year will be lower.

At our facility, we always earn the opposite of demurrage expenses, which is dispatch for farmers and producers. Our loading is efficient, and much faster than Vancouver facilities. Add to that the fact that we are only dealing with one berth. That is, one berth receives a full shipment of grain, as opposed to shifting to three or four berths in other ports. There are associated costs that go with making that happen. If you continue to force the product to that corridor as opposed to the other, you will leave money on the table. That money will go to shipping lines and not to producers, who are ultimately responsible for the product that we are marketing.

**Senator Forrestall:** Some of us find it quite appalling that the Port of Prince Rupert will be without anyone to guarantee its loans, or to raise funds for significant capital expansion.

Is there anything else in this abomination of a bill?

**Senator Perrault:** Now, now.

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, do you want the litany of criticisms as of last night at ten o'clock? I have four pages of criticisms of this bill, made by serious people.

**The Chairman:** I heard them.

lointain. Il faudra probablement compter cinq à sept ans encore avant de voir du blé génétiquement amélioré, à rendement plus élevé.

**Le sénateur Roberge:** Pourriez-vous présenter ces prévisions au comité?

**M. Burghardt:** Oui, c'est possible. Je ne les ai pas sous la main ce matin, mais bien sûr, je peux vous les faire parvenir.

**La présidente:** Envoyez-les au greffier qui les distribuera aux membres du comité.

**Le sénateur Forrestall:** Le projet de loi ne vise pas les baux et ne corrige pas les anomalies, ce qui vous cause beaucoup d'ennuis. Nous comprenons tous la nature de vos problèmes.

Vous parlez de concurrence entre les ports. S'agit-il de concurrence pour la vente du grain où vous seriez défavorisés si cet écart dans les prix du transport était maintenu?

**M. Burghardt:** Par «concurrence», est-ce que vous entendez les ventes à l'étranger?

**Le sénateur Forrestall:** Oui.

**M. Burghardt:** Certains éléments auront sûrement une incidence sur le prix final qu'obtiendront les producteurs.

En ce qui concerne les exportations de blé et d'orge, qui constituent 80 p. 100 du total des exportations, les fonds sont mis en commun et versés aux producteurs à la fin de l'année commerciale.

Si nous continuons d'expédier un produit par un circuit ferroviaire plus congestionné, les frais de surestarie augmenteront, tout comme les frais de service des producteurs; les versements aux producteurs à la fin de l'année baisseront.

Chez nous, loin d'imposer des frais de surestarie, on ne fait pas attendre les producteurs. Nos opérations de chargement sont efficaces et beaucoup plus rapides qu'à Vancouver. Sans compter que nous n'avons qu'un seul poste d'amarrage, autrement dit on fournit une cargaison complète au navire qui n'a pas à se rendre à trois ou quatre installations pour se remplir. De telles manoeuvres entraînent des coûts supplémentaires. Si vous continuez à faire expédier la marchandise par ce corridor par opposition à l'autre, il vous en coûtera quelque chose. Cet argent-là sera empoché par les transporteurs plutôt que par les producteurs qui, pourtant, sont à l'origine du produit que nous commercialisons.

**Le sénateur Forrestall:** Certains d'entre nous sont choqués à l'idée de voir que le port de Prince Rupert ne pourra trouver personne pour garantir ses prêts ou être bailleur de fonds pour procéder à une expansion de l'immobilisation.

Y a-t-il autre chose à signaler dans ce projet de loi catastrophique?

**Le sénateur Perrault:** Voyons, voyons!

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, voulez-vous entendre la litanie de critiques que nous avons entendues hier soir à 22 heures? J'ai quatre pages remplies de critiques du projet de loi, formulées par des gens sérieux.

**La présidente:** Je les ai entendues.

**Senator Forrestall:** So did I. Do you want me to list them again? This bill is a mess.

**The Chairman:** That is not the way we work here. We listen to people, and we make decisions.

**Senator Forrestall:** You make your decision, and I will make mine.

**The Chairman:** I am in your hands, senator.

**Senator Forrestall:** Do other parts of the bill give you discomfort? I am just asking.

If you do not want me to ask, Madam Chairman, you can cut me off any time you wish.

**The Chairman:** That is not the way we work here, senator.

**Senator Forrestall:** Cut me off, then.

**The Chairman:** No.

**Senator Forrestall:** Why not?

**The Chairman:** Ask your question of the witness. Let us give a better image of the Senate than we give now.

**Senator Forrestall:** Are there any other areas?

I started to say that the ports will be cut off. They will have to go out and raise the money themselves. They cannot take the assets of federal lands to the bank.

The fact of the matter is that the ports are without any financial lifeline. For example, as a major user, you are not allowed to sit on the board of directors of the new port structure. Does that bother you very much?

**Mr. Burghardt:** Our primary concern is with respect to lease arrangements. When you look at the methods contemplated for how a user successfully gains representation on the board, we view that as a difficult process. It will be difficult to ensure that someone learned or skilled in the areas of transportation or shipping will stand the scrutiny test of getting to the directors' table. We are concerned that it might not be as smooth as what is being promoted by Transport Canada officials.

**Senator Forrestall:** In the year 2000, given transparency and communications, it seems unlikely that much credence should be put in the suggestion that officers or directors of principal users should serve on the board. I am thinking here of a potential conflict of interest. That might have been so over the last 60 or 70 years, but I do not believe that it is so today. What is in the best interests of the port is bound to be in the best interests of its users, and thereby the municipal structure that surrounds it. It is an idea and a policy, but I think that it has been brought forth for the wrong reasons.

**Mr. Burghardt:** In terms of the smaller ports, I would agree with that. The Port of Prince Rupert will be a CPA port. In a sparsely populated, northern corridor, however, finding motivated people who truly want to see economic growth along that corridor, and facilitating that through directorship on a local board such as the Port of Prince Rupert, may be difficult. One will be hard pressed to find people who will have that impact. Making the

**Le sénateur Forrestall:** Moi aussi. Voulez-vous que je vous les répète? Ce projet de loi est un fouillis total.

**La présidente:** Nous ne travaillons pas de cette façon ici. Nous écoutons les gens et nous prenons des décisions.

**Le sénateur Forrestall:** Prenez la vôtre, je prendrai la mienne.

**La présidente:** À vous de faire, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** D'autres dispositions du projet de loi vous tracassent-elles? Je vous pose simplement la question.

Si vous ne voulez pas que je le fasse, madame la présidente, vous pouvez m'interrompre quand vous voulez.

**La présidente:** Ce n'est pas notre façon de faire, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** Alors, interrompez-moi.

**La présidente:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi pas?

**La présidente:** Posez votre question au témoin. Donnons une meilleure image du Sénat que celle que nous projetons maintenant.

**Le sénateur Forrestall:** Y a-t-il d'autres questions qui vous irritent?

J'ai commencé à dire que l'on couperait les vivres aux ports. Ils devront trouver les capitaux eux-mêmes. Ils ne peuvent offrir en garantie des terrains fédéraux à la banque.

De fait, les ports n'ont aucune sécurité financière. Par exemple, en tant qu'utilisateur principal, vous n'avez pas le droit de siéger au conseil d'administration de la nouvelle structure portuaire. Est-ce que cela vous dérange beaucoup?

**M. Burghardt:** Notre principale préoccupation provient des contrats de location. Les critères considérés pour permettre à un utilisateur de siéger au conseil d'administration ne nous faciliteront pas la tâche. Il sera difficile d'assurer la présence d'une personne compétente dans le domaine du transport au conseil. Nous craignons que les choses ne soient pas aussi simples que ce que laissent entendre les représentants de Transports Canada.

**Le sénateur Forrestall:** En l'an 2000, étant donné l'époque de transparence et des communications, on ne peut guère croire que des représentants des principaux utilisateurs ou leurs administrateurs puissent siéger au conseil d'administration. J'y vois un conflit d'intérêts possible. Cela s'est peut-être fait depuis 60 ou 70 ans, mais je ne crois pas que ce soit possible aujourd'hui. Ce qui est dans l'intérêt du port est forcément dans l'intérêt de ses utilisateurs, et, donc, bon pour la municipalité. C'est une idée, une proposition, mais je pense qu'elle a été formulée pour les mauvaises raisons.

**M. Burghardt:** En ce qui concerne les petits ports, je suis d'accord avec vous. Le port de Prince Rupert sera un port CPA. Dans le corridor nord, peu peuplé, il sera peut-être difficile de trouver des gens motivés qui veuillent encourager son expansion et proposer des mesures en ce sens en siégeant comme administrateurs à un conseil local tel que celui du port de Prince Rupert. Il sera difficile de trouver des gens de cette étoffe. Si le



terms of reference for a director too narrow could exclude an awful lot of good candidates.

**Senator Perrault:** Both Mr. Burghardt and Captain Norman Stark are very highly regarded on the West Coast, and their views should be given great weight.

I have a question on competition. Prince Rupert Grain's brief states that it generally supports the bill, but that it believes that, if the goals of the bill are to be achieved from the outset, it needs an extension of the transitional provisions. It goes on to hint that there is a danger of competition from other ports on the West Coast, and that the farmer now has the option to ship in any way he wants.

Is there a real danger of Canadian grain going out of the Port of Portland, for example, or Tacoma or Seattle? Is there evidence of a defection of the Canadian agricultural sector from British Columbian ports?

**Mr. Burghardt:** In the past crop year, the industry experimented with movements through the Illinois Central and the Gulf of Mississippi, with product going through the Port of New Orleans. There are very active projects, particularly in Portland, for the attraction of Canadian grain.

**Senator Perrault:** Have these experiments been generally successful? Has the shipper been happy with the way that the Americans handled the situation?

**Mr. Burghardt:** The results have been mixed. I do not think there has been universal acceptance of it.

**Senator Perrault:** Of course we want to maximize employment on the West Coast of Canada, do we not?

**Mr. Burghardt:** Absolutely.

**Senator Perrault:** I understand that some grain is shipped down the Mississippi. There must be a subsidy involved in that.

**Mr. Burghardt:** It is difficult to understand that directly. On the face of it, I do not know that you can point to an exact subsidized amount.

**Senator Perrault:** They would deny it, of course.

**Mr. Burghardt:** Absolutely.

**Senator Perrault:** The American ports are very interested in getting some of our grain shipments, however. What is the most effective way to fight this challenge? You have suggested that, given the much higher real estate values in Vancouver, there is no commercial or economic basis for the rate to be so high. I suppose that, if the cost of handling grain on the West Coast is priced realistically, there is no danger posed.

**Mr. Burghardt:** This is what we are hopeful of. As I mentioned earlier, we are already having to do things to offset a higher freight cost. Our plan and objective is definitely to attain the best service provider costs that we can; whether it be the Port of Prince Rupert, whether it be the city tax structures, or whether it be the rail costs of moving along that corridor. Our intention is to put any reduction directly to our tariff and through-put charges. We know of the impending competition in the U.S., and we know

mandat d'un administrateur est trop restreint, il risque d'écarter beaucoup de bons candidats.

**Le sénateur Perrault:** M. Burghardt et le capitaine Norman Stark sont très estimés sur la côte ouest, et l'on devrait faire grand cas de leurs opinions.

J'aimerais poser une question sur la concurrence. Dans son mémoire, la Prince Rupert Grain signale qu'elle appuie de façon générale le projet de loi, mais que pour atteindre ses objectifs dès le début, il faut modifier la transition. La Société dit par ailleurs qu'on risque de faire face à la concurrence des autres ports de la côte ouest, et que le producteur a maintenant la possibilité de faire transporter sa récolte où et comme il le veut.

Est-il vraiment possible que le grain canadien soit exporté par les ports de Portland, de Tacoma ou de Seattle, par exemple? A-t-on des preuves que le secteur agricole canadien délaisse les ports de la Colombie-Britannique?

**M. Burghardt:** Lors de la dernière campagne agricole, certains agriculteurs ont fait l'essai de l'Illinois Central et du golfe du Mississippi en transitant par la Nouvelle-Orléans. On cherche activement, surtout à Portland, à attirer les producteurs canadiens.

**Le sénateur Perrault:** En général, ces expériences ont-elles été concluantes? L'expéditeur est-il satisfait de la façon dont les Américains ont procédé?

**M. Burghardt:** Les avis sont partagés. Je ne crois pas que tout le monde ait été d'accord.

**Le sénateur Perrault:** Bien sûr, nous voulons protéger au mieux les emplois sur la côte Ouest du Canada, n'est-ce pas?

**M. Burghardt:** Absolument.

**Le sénateur Perrault:** Je crois savoir que certains producteurs expédient du grain par le Mississippi. Cet itinéraire doit bénéficier d'une subvention quelque part.

**M. Burghardt:** C'est difficile à dire exactement. A priori, je ne pense pas qu'on puisse mettre au jour une subvention précise.

**Le sénateur Perrault:** Les Américains le nieraient, bien sûr.

**M. Burghardt:** C'est certain.

**Le sénateur Perrault:** Les ports américains s'intéressent fort à certaines de nos expéditions de grain, cependant. Quelle est la façon la plus efficace de contrer ce problème? Selon vous, compte tenu de la bien plus forte valeur des terrains à Vancouver, rien, sur le plan commercial ou économique, ne justifie que les tarifs soient si élevés. Donc, si les prix étaient réalistes, le problème ne se poserait pas, je suppose.

**M. Burghardt:** Nous le souhaitons. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous devons déjà tâcher de compenser des coûts de transport plus élevés. Nous voulons avant tout offrir nos services au meilleur prix, que ce soit les frais portuaires de Prince Rupert, les taxes foncières de la ville, ou encore les coûts du transport ferroviaire dans le corridor. Nous nous proposons de refléter toute réduction dans nos tarifs et nos frais de roulement. Nous sommes au courant de la concurrence qui viendra des États-Unis et que le

that port facilities and elevators in the U.S. do charge less to put grain through their facilities than do Canadian facilities.

**Senator Perrault:** Even with the differential in the dollar?

**Mr. Burghardt:** Absolutely. We know that we must meet that charge. It has been stated very clearly to us by producers and provincial transportation officials that they are looking very hard at which north-south corridors could work. They have more work to do to understand that fully, but they are certainly looking at it in detail.

Traditionally, we clean and process the grain at the export position. We are doing less of that now. Owing to the higher transportation costs, the grain is being cleaned as close to the source as possible, and rightly so, so that they are shipping a better product. That has resulted in a substantial reduction in our revenue base.

We will again be told that our charges will have to be lower. They cannot be lower, however, unless some people with whom we are associated assist us in providing a competitive charge for the very limited service that they provide to us.

**Senator Perrault:** To make your position more competitive, you would prefer the real estate value base that is enjoyed in Vancouver?

**Mr. Burghardt:** Absolutely.

**Senator Bryden:** Under the land base value as a basis for rent, do you know what the lease would be for a comparable facility in Vancouver?

**Mr. Burghardt:** There are five grain facilities in Vancouver. To the best of my knowledge, their leases average between \$300,000 and \$500,000 annually.

**Senator Bryden:** Your contract was entered into 20 years ago, and it still has 40 years to run. It is a bit unusual for you to ask Parliament to reopen that contract because you now find it onerous, which is exactly what you would be doing.

You have indicated that you have been negotiating to reopen the lease, and that you have been unsuccessful. Are you asking for too much of a reduction, or is the other side just being recalcitrant? That is the way that contracting parties normally resolve their problems. If they have entered into a bad deal, short of suing the lawyer who allowed them to do that, they try to achieve a meeting of the minds, and move forward.

Are you far apart in these negotiations?

**Mr. Burghardt:** I believe that we are still far apart. I understand your concerns. In a straight commercial sense, two parties should be able to overcome their differences. The terms are substantially different than they were in 1980. As I mentioned earlier, this was a megaproject. This was an attempt to open up a second port. The grain companies were all asked by both the Province of Alberta and the federal government to come on board, and to support the construction of this facility. Hence, the six major grain companies are involved with it even today. I believe that they are glad to be participants.

transit du grain par les installations portuaires et les éleveurs américains coûte moins cher qu'au Canada.

**Le sénateur Perrault:** Même avec le taux de change?

**M. Burghardt:** Mais oui. Nous savons qu'il nous faut des tarifs concurrentiels. Les producteurs et les fonctionnaires provinciaux des transports nous ont dit très clairement qu'ils cherchaient à découvrir quels corridors nord-sud conviendraient. Ils n'ont pas encore toutes les données, mais ils étudient sérieusement la question.

Habituellement, on nettoyait et conditionnait le grain au point d'exportation. On fait moins de conditionnement de nos jours. En raison des coûts de transport plus élevés, le nettoyage du grain se fait le plus près possible de la source, et à raison, car on expédie un meilleur produit. Cela a entraîné une baisse de nos revenus.

On va encore nous dire que nos frais doivent être plus bas. Mais ils ne peuvent pas être plus bas à moins que certains associés nous aident à pratiquer des prix concurrentiels pour les services très limités qu'ils nous fournissent.

**Le sénateur Perrault:** Pour être plus compétitifs, vous préféreriez louer les terrains selon leur valeur établie comme c'est le cas à Vancouver?

**M. Burghardt:** Tout à fait.

**Le sénateur Bryden:** Si vos frais de location étaient établis en fonction de cette valeur, savez-vous à combien se louerait une installation comparable à Vancouver?

**M. Burghardt:** Il y a cinq installations pour la manutention du grain à Vancouver. À ce que je sache, leurs baux leur coûtent en moyenne entre 300 et 500 000 dollars par an.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez signé votre contrat il y a 20 ans, il est encore valable pour 40 ans. Il est un peu étrange que vous demandiez au Parlement de renégocier le contrat parce que vous le trouvez onéreux aujourd'hui, ce qui équivaut pourtant à cela.

Vous avez dit que vous cherchiez à renégocier le bail, sans succès. Demandez-vous une réduction trop importante ou l'autre partie est-elle tout simplement réfractaire à l'idée? Les parties contractantes résolvent habituellement ainsi leurs problèmes. Si elles ont conclu une mauvaise affaire, avant de poursuivre l'avocat qui les a conseillées, elles essaient de s'entendre et de passer à l'acte.

Défendez-vous des positions trop éloignées dans ces négociations?

**M. Burghardt:** Je crois que nous sommes encore pas mal loin l'un de l'autre. Je comprends vos préoccupations. Dans des affaires strictement commerciales, deux parties devraient pouvoir régler leurs différends. Les conditions sont radicalement différentes de ce qu'elles étaient en 1980. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il s'agissait d'un mégaprojet. On avait décidé d'ouvrir un deuxième port. Les sociétés céréalières ont toutes été invitées tant par la province de l'Alberta que par le gouvernement fédéral à s'associer à ce projet et à financer la construction de cette installation. Ainsi, les six principales sociétés céréalières sont



We have a local port group with a limited revenue stream, however. This group has the definite objective of wanting its port to handle more than just grain and coal. They consider our financial wherewithal to be a large contributor to their self-sufficiency, and to their future financing needs.

With regard to moving out of the country, grain has gone through a tremendously complicated process. Many of those complications have been stripped away, and we believe that we need assistance to remove the last of them.

Three years ago, when this bill was first contemplated, we were asked whether we were supported it. We said that we did, that we believed this to be a step in the right direction, and that perhaps the Port of Prince Rupert would prosper as a result. Three years later, however, we are still frustrated, and even more concerned that we have been unable to make progress in what should be an easy discussion.

The chairman of the port corporation lives three doors away from me. You would think, when we have to greet each other every single day on our way to work, that we would eventually work this thing out, but we do not seem to be able to.

You ask if we are asking for too great a reduction. When we look towards the commercial land value premises, that certainly brings about a value. We need the local port group to at least acknowledge that that is one way of determining fair lease values. We cannot even get that determination from them. We are asking that you at least create an environment that puts a conclusion to these discussions. I am afraid that, if we do not address this issue, the port corporation will always find a way to put this off. We will always be involved in a carrot-and-stick situation, where we will believe that we are close, and we are told that we are getting close, but the high lease coast continues. We need to have a sunset to this.

When you talk about it being unusual for Parliament to be involved, I say that we are only asking for involvement through the transitional period, a six-month period. Put a sunset date to it, and refer it to someone who has some sort of arbitrary method of dealing with it. Then the parties can go on their way.

**Senator Bryden:** It might be a six-month period to resolve the issue, but the hope would be that the resolution would last for the next 40 years.

**Mr. Burghardt:** I would think so, yes.

**Senator Bryden:** It usually takes two sides to reach an agreement. In my experience, it has never been the case that only one side is being inflexible.

There may be those who would say that, under the regulatory regime, the subsidies and some of the other things that were provided to Prince Rupert may have given it some sort of an advantage over other places that would ship grain. I say that

toujours parties prenantes aujourd'hui. Je pense qu'elles ne regrettent pas de l'être.

Toutefois, notre port local dispose d'un éventail restreint de revenus. Notre objectif précis est de faire transiter par Prince Rupert d'autres marchandises en plus du grain et du charbon. Les responsables considèrent nos ressources financières comme principal garant de leur autonomie et de leurs besoins financiers futurs.

Pour ce qui est de l'exportation des céréales, avant d'y arriver, le processus a été extrêmement compliqué. Nombre des problèmes ont été éliminés, mais nous avons besoin d'aide pour résoudre les autres.

Il y a trois ans, lorsqu'on envisageait ce projet de loi, on nous a demandé si nous étions d'accord. Nous avons répondu que oui, que selon nous, c'était un pas dans la bonne direction et que peut-être le port de Prince Rupert connaîtrait la prospérité. Trois ans plus tard, toutefois, nous sommes toujours frustrés et encore plus inquiets du peu de progrès accompli dans des négociations qui auraient dû aboutir facilement.

Le président de la société portuaire demeure à trois portes de chez moi. On pourrait croire que si l'on se salue tous les matins en allant au travail, on en arriverait un jour à s'entendre, mais on ne semble pas y arriver.

Vous demandez si nous voulons une réduction trop importante. La location de terrains en fonction de leur valeur commerciale peut certainement servir de référence. Notre administration portuaire locale doit au moins reconnaître que c'est là une façon de déterminer la valeur équitable d'un montant de location. Nous ne réussissons même pas à lui faire entendre raison là-dessus. Nous vous demandons de créer au moins un cadre qui nous permette de faire aboutir ces discussions. Si on ne règle pas la question, je crains que la société portuaire trouvera toujours un prétexte pour reporter les choses. On nous présente toujours la carotte ou le bâton; on croit être sur le point de conclure une entente; on nous dit qu'elle est imminente, mais pendant tout ce temps, les coûts élevés de location continuent de s'appliquer. Il faut qu'on nous accorde une clause de révision.

Vous dites qu'il est inhabituel de demander au Parlement de s'intéresser à la situation, mais nous ne demandons l'intervention du Parlement qu'au cours de la transition, c'est-à-dire pendant six mois. Il faudrait imposer une date limite, et saisir de la question quelqu'un qui tranchera le problème en arbitre. Ensuite, les parties retourneront à leurs occupations.

**Le sénateur Bryden:** Il faudrait peut-être six mois pour régler le problème, mais l'espoir serait que la solution tienne pendant les 40 prochaines années.

**M. Burghardt:** Espérons-le.

**Le sénateur Bryden:** Il faut habituellement être deux pour conclure une entente. D'après mon expérience, ce n'est jamais qu'une seule des parties qui manque de souplesse.

Certains prétendent peut-être que dans le cadre de l'ancien régime de réglementation, les subventions et certaines autres concessions accordées à Prince Rupert lui conféraient une sorte d'avantage sur d'autres ports céréaliers. Je dis cela parce que vous

because you have already indicated that you are closer to the market in the east than Vancouver is, by boat. You have opened excellent rail lines running there. The Port of Vancouver is full of trains and cars, so you already have a huge advantage. Up until now, you have had a \$4.25 per-tonne or per-car subsidy over what was available to Vancouver. Some would say that what is happening now is that you are being forced to deal with the real world.

**Mr. Burghardt:** We could get into a lengthy discussion about the appropriateness of characterizing the \$4.25 differential as a subsidy. That leads us directly to distance-related charges, and to whether that is the appropriate structure for rail charges. In the unregulated side — forest products, coal products, and petrochemical products — the railway finds that it is able to maintain a parity rate between West Coast ports. The differential only exists in grain. I do not view that as having been a subsidy. I view it as an opportunity to increase West Coast exports, and to attain higher returns for producers than previously possible.

When you ask about the other advantages — we know that those advantages can be there. We also know that it is very difficult for us always to attain the advantage of a day-and-a-half shorter shipping period. The manner in which the Canadian Wheat Board conducts its business is towards inventoried positions on the West Coast, rather than to port-specific sales. It does that because of its lack of confidence in the grain transportation system to have grain in place at the right port on the day that it is promised.

It becomes difficult to extract the shipping advantage, and the shorter sailing times as a bottom-line return for producers.

I know that those things seem as though they should be natural advantages. They do not always turn out to be so, particularly in terms of how grain is marketed today.

**Senator Bryden:** I was looking for the actual quote. The reason I used the word "subsidy" is because it was used a couple of times in your brief.

**Senator Spivak:** I wondered about the other products. You said that the differential will only be high with grain.

In terms of competitiveness, the Government of Canada has a responsibility, and has always assumed a responsibility, for economic development, and for development in northern parts of the country. Transportation is vital to our country, because the resources are so far from the ports.

The Americans subsidize their ports, so what do you see for the future in terms of your particular advantage, which is a day and-a-half? How are the cost advantages of that going to stack up against continued subsidies in the United States, and the complete change that will take place in the western economy? Are you confident that this will grow, given the requirements of the Asian countries?

**Mr. Burghardt:** In the long term, we are confident. I like to look forward 25 years from now, and try to create a vision of what West Coast ports should be like. Twenty-five years from now, our

avez déjà indiqué que, par bateau, vous êtes plus près du marché de l'est que Vancouver. Vous avez construit un bon lien ferroviaire. Le port de Vancouver est rempli de trains et de wagons, vous avez donc un avantage énorme. Jusqu'à maintenant, vous receviez une subvention de 4,25 dollars la tonne ou par wagon que ne recevait pas Vancouver. Certains pourraient dire que ce qui vous arrive maintenant, c'est qu'on vous ramène à la réalité.

**M. Burghardt:** Nous pourrions discuter interminablement sur le nom de subvention que vous donnez à ce versement de 4,25 dollars. Cela nous amène directement à la question des tarifs basés sur la distance et si c'est la façon appropriée pour les chemins de fer d'établir leurs tarifs. Dans le cas des secteurs non réglementés — produits forestiers, produits du charbon et pétrochimiques — les sociétés ferroviaires réussissent à pratiquer les mêmes tarifs pour deux ports de la côte Ouest. L'écart n'existe que pour le grain. À mon avis, cela n'est pas une subvention mais plutôt le moyen d'accroître les exportations de la côte Ouest et d'assurer des profits plus élevés qu'auparavant aux producteurs.

Vous parlez d'autres avantages — nous savons qu'il en existe peut-être. Nous savons aussi à quel point il nous est difficile de toujours assurer cet avantage d'une journée et demie de transport de moins. La Commission canadienne du blé a des points répertoriés sur la côte Ouest plutôt que des points de vente situés dans les ports. Elle procède ainsi parce qu'elle n'a pas confiance au système de transport du grain, et qu'elle doute que la marchandise soit livrée au port voulu au jour dit.

Dans ces conditions, il est difficile de soutenir qu'on est avantagé tant par le chargement plus rapide dans le domaine de l'expédition que par une traversée pour courte qui se traduit par une économie pour les producteurs.

Ces faits vous paraissent sans doute être des avantages naturels. Il n'en est pas toujours ainsi, surtout vu la façon dont on commercialise le grain de nos jours.

**Le sénateur Bryden:** Je cherchais la citation. Si j'ai utilisé le mot «subvention», c'est parce qu'il apparaît à quelques reprises dans votre mémoire.

**Le sénateur Spivak:** Qu'en est-il des autres produits? Vous avez dit que l'écart n'existe que pour le transport du grain?

Au chapitre de la concurrence, le gouvernement du Canada a une responsabilité, qu'il a toujours assumée, en matière de développement économique, et de développement des régions nordiques du pays. Le transport est essentiel à notre pays parce que les ressources sont tellement éloignées des ports.

Les Américains subventionnent leurs ports, alors, qu'entrevoiez-vous à l'avenir en ce qui a trait à votre avantage particulier, qui est d'une journée et demie? Comment les avantages financiers qui en résultent vont-ils se comparer aux subventions constantes des États-Unis et à la transformation que subira l'économie occidentale? Croyez-vous que cet avantage augmentera compte tenu des besoins des pays asiatiques?

**M. Burghardt:** À long terme, nous sommes confiants. J'aime bien me projeter à 25 ans d'ici et imaginer ce que devraient être les ports de la côte Ouest. Dans 25 ans, notre concurrence ne



competition will not just come from the Port of Vancouver. It will come from the entire western seaboard, and the American ports. There should be lots of opportunity for both the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert to grow and prosper.

I am primarily focused on the export of a raw grain product, but the real long-term potential for the Port of Prince Rupert is to get on with a two-way flow of product, so that imports are equally as important in the 25-year window as exports. I want to see value-added agricultural product move from the Prairies, in the form of containers. In the long term, there will still be bulk exports, but the real growth opportunity is fresh, shelf-ready beef, pork, chicken, and so on.

They can be shipped fresh to the Port of Prince Rupert, and we can send them to Kobe, Japan. We can capture a three-day advantage on shipping cycles — it might be a two-day advantage over Vancouver, but it is a three-day advantage over the Port of San Francisco or the Port of Los Angeles — and we will really have a tremendous advantage. These products have a 30-day shelf life, and we can add three days to their marketability at the consumer end, which is a huge advantage.

We want to focus our efforts on infrastructure needs and the right port facilities, which will ensure that the right type of product growth occurs in the country. We do not want to spend our time worrying about a lease structure from an older regulatory regime. We ask you to help us find a way to get past this.

**The Chairman:** We thank you both.

Our next witnesses are from the Vancouver Port Corporation. Welcome and please proceed.

**Captain Norman Stark, President and Chief Executive Officer, Vancouver Port Corporation:** The Vancouver Port Corporation welcomes the opportunity to speak to you about the proposed Canada marine legislation.

The Vancouver Port Corporation supports Bill C-9. We feel that this proposed legislation will strengthen our ability to compete in the global marketplace, an essential element to protecting our future viability. I would like to thank the minister and the Transport Canada staff for their work in the development of the draft operating regulations, and also the model and the letters patent.

The letters patent will support the port's capacity to do business, by providing for the ability to negotiate longer leases, defining core and non-core activities for port business, and outlining a governance model.

As you know, the Port of Vancouver is Canada's largest port, and the most diversified port in North America. Last year we handled a record tonnage, and a record number of Alaska cruise passengers: 73 million tonnes of cargo, and 815,000 passengers. After listening to my friend from Prince Rupert, I would like to indicate that our port is not congested.

viendra pas seulement du côté de Vancouver, mais de toute la côte ouest et des ports américains. Nos deux ports de Vancouver et de Prince Rupert ne devraient pas avoir de mal à prendre de l'expansion et à devenir florissants.

Je me concentre principalement sur l'exportation du grain non préparé, mais le véritable potentiel à long terme pour le port de Prince Rupert est d'offrir un service d'acheminement des produits à double sens afin que les importations soient aussi importantes que les exportations dans 25 ans. Je veux voir des produits agricoles à valeur ajoutée expédiés des Prairies par conteneurs. À long terme, il y aura toujours des exportations de produits en vrac, mais il y a de véritables débouchés pour le poulet, le porc et le bœuf frais, prêts à la vente, et cetera.

Ces produits peuvent être expédiés frais au port de Prince Rupert, après quoi nous pouvons les envoyer à Kobe, au Japon. Nous pourrions avoir un avantage de trois jours sur les cycles d'expédition — cela pourrait se réduire à deux jours par rapport à Vancouver, mais trois jours par rapport aux ports de San Francisco ou de Los Angeles — et nous aurons un énorme avantage. Ces produits ont une conservabilité à l'étalage de 30 jours, et nous pouvons ajouter trois jours à leur utilisation au point de vente, ce qui représente un gros avantage.

Nous voulons concentrer nos efforts sur l'infrastructure et les installations portuaires qui conviendront et assureront au pays l'expansion des produits en demande. Nous ne voulons pas perdre notre temps à discuter des modalités du bail découlant d'un ancien régime de réglementation. Nous vous demandons de nous aider à en finir avec cette question.

**La présidente:** Nous vous remercions tous les deux.

Nos prochains témoins représentent la Société du port de Vancouver. Soyez les bienvenus, nous vous cédon la parole.

**Le capitaine Norman Stark, président-directeur général, Société du port de Vancouver:** La Société du port de Vancouver est heureuse de pouvoir vous faire connaître son opinion sur le projet de loi concernant la Loi maritime du Canada.

Nous appuyons le projet de loi C-9. À notre avis, cette mesure législative nous rendra plus aptes à affronter la concurrence sur les marchés mondiaux, ce qui est essentiel à notre rentabilité à venir. Je tiens à remercier le ministre et les fonctionnaires de Transports Canada du travail qu'ils ont accompli dans l'ébauche des règlements sur l'exploitation, le modèle et les lettres patentes.

Les lettres patentes nous aideront à mener nos activités, en nous permettant de négocier des baux plus longs, à définir les activités essentielles et secondaires d'un port et à préciser notre modèle hiérarchique.

Comme vous le savez, Vancouver est le port le plus important du Canada et le plus diversifié de l'Amérique du nord. L'an dernier, notre volume de marchandises a atteint un record et nous avons accueilli un nombre record de passagers de croisière pour l'Alaska, soit 73 millions de tonnes et 815 000 voyageurs. Pour répondre à mon ami de Prince Rupert, je tiens à dire que notre port n'est pas congestionné.

We deal with coal, grains, chemicals, containers, and cruises. We handle products moving to and from over 90 countries. Some 60 per cent of our exports come from the landlocked provinces of Alberta and Saskatchewan. We operate as a port for Saskatoon and Grande Prairie as much as we do for Vancouver. We are also the western Canadian container port for the provinces of Ontario and Quebec.

In assessing this legislation, our fundamental task is to determine what it does for the port's competitive position vis-à-vis the challenges we face from our subsidized rivals in the U.S. Pacific northwest, namely; Seattle, Tacoma, Portland and Longview. Meeting that challenge from the American ports is a tough assignment. It is a challenge that must be met, however, and it must be met competitively and energetically.

We face similar challenges from other trading economies such as Australia, where coal and grain sell for less due to its proximity to Asian markets, or from emerging suppliers and nations such as Indonesia with coal, and Russia with potash and forest products. We must be ready to compete in order to protect Canadian industry and jobs.

Port initiatives are certainly part of the answer. However, we also need an integrated policy regime which makes the competitive position of the national ports a federal priority so that our capacity to be economic generators is enhanced, and not eroded. The Port of Vancouver creates 10,800 jobs annually, with over \$710 million in payroll, and \$500 million in taxes to all levels of government.

Bill C-9 has many merits in our view. We particularly like the fuller vesting of authority in the board of directors, the streamlining of decision-making, the elimination of special draw downs, and the abolition of the Canada Ports Corporation.

The users of the port provide the cargo, many of the facilities, and the infrastructure. The new governance model gives them input into board selection and decision-making.

It is crucial that Canada's marine legislation empower national ports to compete effectively and innovatively, with less bureaucracy, and with more autonomy vested locally. Bill C-9 achieves this. National ports are part of Canada's infrastructure, and are key to our international trade objectives. Moreover, national ports should and will continue to be owned and regulated by the federal government under Bill C-9. They will continue to be trustees for the federal government in administering port lands.

Our U.S. competitors enjoy many benefits which we do not, such as tax-exempt bonds for capital projects, and the ability to raise taxes from local property owners. This gives the U.S. ports a substantial advantage over the Canadian ports. Last year, for

Nous nous intéressons au charbon, au grain, aux produits chimiques, aux conteneurs et aux croisières. Nos produits sont en provenance et à destination de plus de 90 pays. Quelque 60 p. 100 de nos produits d'exportation viennent des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan qui n'ont pas de débouché sur la mer. Nous sommes le port de Saskatoon et de Grande Prairie tout autant que celui de Vancouver. Nous sommes également le port de conteneurs de l'Ouest canadien pour les provinces de l'Ontario et du Québec.

Pour évaluer cette mesure législative, notre tâche première est de déterminer quels effets elle a sur notre compétitivité face aux performances de nos rivaux subventionnés des ports du nord-ouest du Pacifique aux États-Unis, Seattle, Tacoma, Portland et Longview. Se montrer à la hauteur des ports américains n'est pas une mince affaire. Mais il faut y arriver, et nous le ferons avec énergie et combativité.

Des défis semblables proviennent d'autres économies commerçantes, l'Australie par exemple, qui peut vendre son charbon et son grain à moindre prix grâce à sa proximité des marchés asiatiques, ou de nouveaux fournisseurs et de nouveaux pays comme l'Indonésie qui offre du charbon, la Russie de la potasse et des produits forestiers. Nous devons être en mesure de les concurrencer pour protéger les industries et les emplois canadiens.

Les initiatives des ports ne suffisent pas; il nous faut aussi une politique intégrée qui fasse de la compétitivité de nos ports nationaux une priorité nationale afin que notre rôle de moteurs de l'économie s'en trouve amélioré, et non diminué. Le port de Vancouver crée 10 800 emplois par an, avec une feuille de paie de plus de 710 millions de dollars et verse 500 millions de dollars en taxes, tous paliers de gouvernement confondus.

À notre avis, le projet de loi C-9 comporte de nombreux avantages. Nous apprécions particulièrement l'attribution de pouvoirs plus grands au conseil d'administration, la rationalisation des processus décisionnels, l'élimination de certains contrôles et l'abolition de la Société canadienne des ports.

Les utilisateurs du port fournissent la marchandise, de nombreuses installations et l'infrastructure. Le nouveau modèle hiérarchique leur permet une participation au choix du conseil d'administration et à la prise de décisions.

Il est essentiel que la Loi maritime du Canada permette aux ports nationaux de livrer une concurrence efficace et novatrice, la bureaucratie étant allégée, et accorde plus d'autonomie aux autorités locales. Le projet de loi C-9 permet tout cela. Les ports nationaux font partie de l'infrastructure du Canada et constituent un élément essentiel pour l'atteinte de nos objectifs commerciaux à l'échelle internationale. En outre, les ports nationaux devraient relever et continueront de relever du gouvernement fédéral en vertu du projet de loi C-9. Ils continueront d'être des fiduciaires du gouvernement fédéral pour l'administration des terrains portuaires.

Nos concurrents américains profitent de nombreux avantages que nous n'avons pas, comme des obligations exemptes d'impôt pour des projets d'immobilisation et la capacité de tirer des taxes des propriétaires fonciers locaux. Cela confère aux ports



example, the Port of Seattle raised over \$35 million U.S. from local residents through taxation. On average, \$300 from the property taxes on a home in Seattle go to the port.

We have recently learned that, under the IST program, over \$100 million will be used by the U.S. federal government for improvements at the Port of Seattle. Therefore, the few advantages in Canada that we have, such as federal agent status, should and will be preserved in Bill C-9.

Realistically, we do not expect the federal, provincial and municipal governments to provide us with the same advantages which favour the American ports and other international counterparts. It is crucial, therefore, that Canadian port authorities do not lose the advantages that they already possess. We believe that Bill C-9 will protect these competitive advantages.

It is understandable that the federal government wishes to restrict port authorities from creating obligations and liabilities — directly or indirectly — on the federal treasury. We agree with that restriction, and believe that the government is also protected through special examinations, annual general meetings, and other accountability checks which are required under Bill C-9.

If Parliament wishes major Canadian ports to be competitive, and to have extensive delegated authority, it should give national ports the flexibility to be innovative and entrepreneurial. It should rely upon the directors to act responsibly within their mandate, and to be accountable for their actions. Bill C-9 achieves this.

We are not asking for carte blanche. In grey areas, Bill C-9 should and will allow the minister to amend each port's letters patent from time to time, and to grant additional powers where appropriate, in order to meet unforeseen and exceptional circumstances.

We believe that good legislation, like a long range plan, should be robust and responsive, not inflexible or unyielding to changing and unexpected circumstances. Again, we believe that Bill C-9 achieves this.

As you know, in the normal course of action it is neither easy nor quick to amend legislation. Accordingly, it is important that the proposed legislation have plenty of scope for ministerial or cabinet discretion to allow ports to perform their mandate as an economic generator in a responsible and progressive manner. Again, we believe that Bill C-9 achieves this.

In conclusion, we recommend the committee urge passage of the bill through the Senate. The process of adopting a new marine policy for Canadian ports has continued for some three years now. Further delays, we believe, will only serve to erode Canada's competitive position vis-à-vis the U.S. and other economies.

américains un avantage considérable par rapport aux nôtres. L'an dernier, par exemple, le port de Seattle a perçu plus de 35 millions de dollars US en taxes des résidents locaux. En moyenne, 300 dollars perçus en taxes foncières d'un foyer de Seattle sont versés au port.

Nous avons appris récemment que dans le cadre du programme IST, le gouvernement fédéral des États-Unis utilisera plus de 100 millions de dollars pour améliorer le port de Seattle. Par conséquent, les quelques avantages dont nous disposons au Canada, comme le statut d'agent fédéral, devraient être préservés dans le projet de loi C-9, et le seront.

Nous sommes réalistes et nous ne comptons pas sur le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les municipalités pour nous accorder les mêmes avantages que ceux dont jouissent les ports américains et d'autres ports internationaux. Il est donc essentiel que les autorités portuaires canadiennes ne perdent pas les avantages qu'elles possèdent déjà. Le projet de loi C-9 devrait protéger ces avantages concurrentiels.

Il est compréhensible que le gouvernement fédéral souhaite empêcher les autorités portuaires de créer des obligations et des responsabilités — directes ou indirectes — pour le Trésor fédéral. Nous acceptons cette contrainte, et nous croyons que le gouvernement est aussi protégé grâce aux examens spéciaux, aux réunions annuelles générales et aux autres vérifications de responsabilité que prévoit le projet de loi C-9.

Si le Parlement veut que les grands ports canadiens soient concurrentiels et qu'ils soient investis de larges pouvoirs délégués, il doit accorder aux ports nationaux la marge de manoeuvre nécessaire à l'innovation et à l'initiative. Il doit faire confiance aux administrateurs qui agiront de façon responsable dans le cadre de leur mandat et qui devront justifier leurs actions. Le projet de loi C-9 le prévoit.

Nous ne demandons pas carte blanche. Dans les zones grises, le projet de loi C-9 devrait permettre au ministre de modifier les lettres patentes de chaque port à l'occasion, et il le fera, et d'accorder des pouvoirs supplémentaires au besoin afin que le port puisse s'adapter à des circonstances imprévues et exceptionnelles.

Une bonne loi, tout comme un plan à long terme, doit être solide et souple; elle ne doit pas être rigide ou inadaptable dans des circonstances changeantes et imprévues. Là encore, nous croyons que le projet de loi C-9 le prévoit.

Comme vous le savez, dans le cours normal des choses, il n'est ni facile ni rapide de modifier une loi. Par conséquent, il est important que le projet de loi offre au ministre ou au Cabinet suffisamment de pouvoirs discrétionnaires pour permettre aux ports de s'acquitter de leur mandat de moteur économique de façon responsable et progressiste. Là encore, nous croyons que le projet de loi C-9 le prévoit.

En conclusion, nous recommandons que le comité incite le Sénat à adopter le projet de loi. On discute d'une nouvelle politique pour les ports canadiens depuis trois ans maintenant. Tout autre retard ne servira qu'à éroder la compétitivité du Canada par rapport aux États-Unis et aux autres économies.

**The Chairman:** Some ports people, mostly from the Eastern provinces, have expressed concerns about not being access government funding if the legislation is passed. How do you feel about that?

**Mr. Stark:** We run our projects on a commercial basis. We believe very much that, if the banks or lending institutions will not lend us money, a project should not proceed. We do not believe that there should be government funding for projects. We are not in favour of government funding or subsidies for any projects. Projects are done on a commercial basis. If we cannot get a loan from the bank, under the proposed legislation, then that project should not proceed.

**Senator Bryden:** What size projects are you talking about, and over what period of time are you able to access private sector funding?

**Mr. Stark:** Last year we completed the building of a new container terminal at a total cost of \$230 million. The Vancouver Port Corporation invested \$180 million of that. The other \$50 million was invested by the terminal operator, the private sector, Canadian Pacific, and Canadian National. We borrowed \$139 million from the Export Development Corporation, at a rate of 7.75 per cent.

Since borrowing that money, our loan, to date, is reduced to \$127 million. We have also set up a debt-retirement fund of \$45 million. We continue to hope that we can renegotiate that level of debt, and pay it down, because today's interest rates are lower.

**Senator Bryden:** What type of security, if any, was the lender looking for?

**Mr. Stark:** There was no security on that loan other than the Port Corporation. We dealt with EDC. At that time, there was basically an implicit guarantee as a Crown corporation. Under the new legislation, there would be no guarantee, but it would be based on cash flow. In our discussions with banks, we know we could get refinancing if we needed it.

**Senator Bryden:** You must have a significant history of base cash flow which a lender can examine, and on which you can project?

**Mr. Stark:** That is correct.

**Senator Bryden:** Can you tell us approximately what that is? I am not referring to discretionary stuff.

**Mr. Stark:** On a cash flow basis, we have had net income at times as high as \$30 million. We had several draw-downs between 1985 and 1991-92, however. We have contributed \$150 million back to the federal government \$150 million, but we are generally somewhere between \$20 million and \$30 million.

**La présidente:** Certains responsables des ports, surtout des provinces de l'Est, se sont dits inquiets de ne pas avoir accès à des crédits du gouvernement si la loi est adoptée. Qu'en pensez-vous?

**M. Stark:** Nous réalisons nos projets sur une base commerciale. Nous sommes convaincus que, si les banques ou les établissements prêteurs ne consentent pas à nous prêter d'argent, on ne doit pas réaliser un projet. Nous ne croyons pas que le gouvernement doive financer nos projets. Nous ne sommes pas en faveur de financement ou de subventions publiques quel que soit le projet. Nos projets sont réalisés selon des critères commerciaux. Si nous ne pouvons pas obtenir de prêt d'une banque, selon le projet de loi, alors le projet devrait être abandonné.

**Le sénateur Bryden:** Quelle est l'envergure des projets dont vous parlez, et pendant combien de temps avez-vous accès au financement du secteur privé?

**M. Stark:** L'an dernier, nous avons terminé la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à un coût total de 230 millions de dollars. La Société du port de Vancouver a investi 180 millions, les 50 autres millions l'ont été par l'exploitant du terminal, le secteur privé, le Canadien Pacifique et le Canadien National. Nous avons emprunté 139 millions de dollars à la Société pour l'expansion des exportations à 7,75 p. 100.

Depuis cet emprunt, notre prêt a été ramené à ce jour à 127 millions de dollars. Nous avons également établi un fonds d'amortissement de dette de 45 millions de dollars. Nous espérons toujours pouvoir renégocier ce niveau de dette et verser des acomptes de remboursement parce que les taux d'intérêt actuels sont plus faibles.

**Le sénateur Bryden:** Quel genre de garantie le prêteur demandait-il, s'il en demandait?

**M. Stark:** Ce prêt ne comportait aucune garantie autre que celle donnée par la Société du port de Vancouver. Nous avons fait affaire avec la SEE. À ce moment-là, il y avait en quelque sorte une garantie implicite à titre de société d'État. En vertu de la nouvelle loi, il n'y aurait aucune garantie, mais tout cela serait fonction des rentrées de trésorerie. Nous avons discuté avec les banques et nous savons que nous pourrions obtenir un refinancement si nous en avions besoin.

**Le sénateur Bryden:** Vous devez avoir un important historique de trésorerie qu'un prêteur pourrait étudier, à partir duquel vous pouvez faire des projections?

**M. Stark:** C'est juste.

**Le sénateur Bryden:** Pourriez-vous nous en donner un aperçu? Je ne parle pas des postes discrétionnaires.

**M. Stark:** Pour ce qui est des mouvements de trésorerie, nous avons déjà eu un revenu net qui pouvait atteindre 30 millions de dollars. Toutefois, nous avons remboursé plusieurs tranches de prêts entre 1985 et 1991-1992. Nous avons remboursé 150 millions de dollars au gouvernement fédéral, mais notre revenu net est habituellement de 20 à 30 millions de dollars.



Our net income is lower today because our interest payments are at about \$12 million. Last year, before depreciation of about \$17 million, we had a cash income of \$23 million.

**Senator Bryden:** Is that a stable level of cash flow at the Vancouver port?

**Mr. Stark:** Yes.

**Senator Bryden:** You can pretty well count on a continuing cash flow of about \$125 million?

**Mr. Stark:** It depends on our business. We have some basic leases with fixed rents, but others are variable. For instance, our cruise ship business brings in so much per passenger. Our container business brings in so much per container. There are guaranteed minimums. There is some fluctuation depending on business.

**Senator Bryden:** Would there be a comfortable range that you could give, a range with which a lender would feel comfortable? Can you say that your cash flow will not go below this number, and may go as high as this number?

**Mr. Stark:** The banks will be looking at cash flow to decide on a loan, and they will want projections. In all our ports, we do five-year business plans and 20-year long range plans. Based on five-year plans, we can look at our cash flow basis, and at our forecasting on commodities.

**Senator Bryden:** It would average at somewhere around \$25 million.

**Mr. Stark:** That is before depreciation.

**Senator Spivak:** I want to address clauses 47, 73 and 101 in Bill C-9, regarding allowing the ports to escape environmental assessments on their activities.

I want to ask you why you think that the ports ought to be exempted from this, when no other industry is exempted. This is a federal law. The federal government does have a responsibility. It does not seem logical to me that one should be one's own policeman. This is not just a matter of environmental protection. Around the world, we have seen how much self-policing costs a company. I am speaking of the recent Spanish episode.

What is your rationale for suggesting that you should be your own environmental assessor? We know that you should be an environmental steward. There is no question about that; you have to be, but I want to ask you about the assessment.

**Mr. Stark:** Senator, we did provide you with a supplementary package.

**Senator Spivak:** I have read it.

**Mr. Stark:** As you can see, one of our key values is our environment.

**Senator Spivak:** Absolutely. I appreciate that.

Notre revenu net est plus bas aujourd'hui, parce que nous versons quelque 12 millions de dollars en intérêts. L'année dernière, nos encaissements se sont élevés à 23 millions de dollars avant l'amortissement de 17 millions.

**Le sénateur Bryden:** Est-ce qu'il s'agit d'encaissements réguliers pour le port de Vancouver?

**M. Stark:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Vous êtes donc presque assurés d'encaissements d'environ 125 millions?

**M. Stark:** Tout dépend de nos activités. Nous avons certains contrats de location à coût fixe, mais dans d'autres cas, le montant peut varier. Par exemple, les navires de croisière nous rapportent un montant donné pour chaque passager. Chaque conteneur nous rapporte un certain montant. Il y a des garanties de paiement minimum. Les montants varient suivant le type d'activité.

**Le sénateur Bryden:** Pourriez-vous nous donner un montant raisonnable, une plage de montants qu'un prêteur pourrait considérer comme raisonnable? Pouvez-vous dire que vos encaissements ne seront ni inférieurs à un montant X, ni supérieurs à un montant Y?

**M. Stark:** Les banques étudient les encaissements avant de décider d'accorder un prêt, et elles veulent des prévisions. Nous préparons pour tous nos ports des plans quinquennaux et des plans à long terme, sur 20 ans. À partir des plans quinquennaux, nous pouvons évaluer nos mouvements de trésorerie et nos prévisions pour les marchandises.

**Le sénateur Bryden:** La moyenne serait donc aux alentours de 25 millions de dollars.

**M. Stark:** Avant amortissement.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais parler des articles 47, 73 et 101 du projet de loi C-9 qui permettent aux ports d'échapper aux évaluations environnementales de leurs activités.

Je veux vous demander pourquoi vous estimez que les ports devraient faire l'objet d'une exemption à cet égard alors qu'aucune autre industrie n'y échappe. C'est une loi fédérale. Le gouvernement fédéral a des responsabilités. Il ne me semble pas logique qu'une personne assume la surveillance de ses propres activités. Il ne s'agit pas uniquement de la protection de l'environnement. Nous avons vu, partout dans le monde, le prix que paient les entreprises pour l'autosurveillance. Je pense ici à ce qui s'est produit récemment en Espagne.

Sur quoi vous appuyez-vous pour dire que vous devriez vous-mêmes procéder à vos évaluations environnementales? Nous savons que vous devriez être l'un des responsables en matière de gérance environnementale. Il ne fait pas de doute que vous devez jouer ce rôle, mais je veux vous poser des questions sur l'évaluation.

**M. Stark:** Sénateur, nous vous avons remis de la documentation additionnelle.

**Le sénateur Spivak:** Je l'ai lue.

**M. Stark:** Comme vous pouvez le voir, l'une de nos valeurs fondamentales est notre environnement.

**Le sénateur Spivak:** Tout à fait. Je comprends cela.

**Mr. Stark:** We would point to our history, and to how we have conducted ourselves in the port. On our staff we have a doctor of oceanography, a biologist, and a chemist. We are part of an organization called the Burrard Inlet Environmental Action Program, which also the DFO, Environment Canada, the provincial department, and the Greater Vancouver Regional District.

In terms of our processes, we believe we have very credible processes which stood up a number of times when we did our Delta project. In that process, we had an independent panel with nominations from both the provincial government and the Delta municipality. Obviously, by putting people into the same process that we followed, they found it to be very credible as well.

**Senator Spivak:** Perhaps I should sharpen my question. My question is not about whether you are a good environmental steward. I am sure that you are. I am sure the port has a wonderful record. That is not the issue. The issue is why the ports should be exempted from federal legislation which applies to all industries?

What is the rationale for that? If you are a wonderful environmental steward, you should have no fear of any provisions in federal legislation. It is that narrow point I am examining. I have no doubt that the Port of Vancouver is a terrific, environmentally sound corporate citizen.

**Mr. Stark:** One of the key points is timing. On average, it takes 440 days to go through the Canadian Environmental Assessment Agency process. That is a long time when you are competing for a project. In our container business, we are competing with Seattle-Tacoma. In terms of competitiveness, taking 440 days for that process is unacceptable.

**Mr. Warren McCrimmon, Corporate Secretary, Vancouver Port Corporation:** I just add to that the timing issue, which is very important to our customers. Right now we are in what is called a harmonization program with regards to the First Narrows Bridge in Vancouver. This would be operated under the CEAA process and, through harmonization, be conducted by the Province of B.C. That process will take, in the best estimate and their optimistic target, 18 to 24 months. We operate that same process in four to six months. There is an enormous difference in the time that it takes to get through our process.

I read the testimony that was given to you by the environmental group that appeared. The complaint seemed to be that Bill C-9 would remove the application of the Navigable Waters Protection Act, and that the ports were not regulated now. That seemed to be a problem for them. The Navigable Waters Protection Act does not presently apply to the port corporations, however. It only

**M. Stark:** Nous vous recommandons d'étudier notre histoire, de voir la façon dont nous avons agi dans le port. L'un des membres de notre personnel est titulaire d'un doctorat en océanographie, un autre est biologiste et nous avons aussi un chimiste. Nous sommes membres d'une organisation appelée Burrard Inlet Environmental Action Program dont sont aussi membres le MPO (ministère des Pêches et des Océans), Environnement Canada, le ministère provincial et le Greater Vancouver Regional District.

Pour ce qui est de nos procédures, nous croyons que nous avons mis en place des mécanismes très crédibles qui ont fait leurs preuves à de nombreuses reprises au cours de la réalisation du projet de Delta. Pour ce projet, nous avons un groupe d'experts indépendants, certains nommés par le gouvernement provincial, d'autres par la municipalité de Delta. Évidemment, comme ces personnes étaient impliquées dans le processus que nous suivions, elles l'ont trouvé très crédible.

**Le sénateur Spivak:** Je devrais peut-être formuler ma question autrement. Je ne vous demande pas si vous faites preuve de responsabilité en matière de gérance environnementale. Je suis sûre que c'est le cas. Je suis sûre que le port a un dossier reluisant. Là n'est pas la question. La question est de savoir pourquoi les ports devraient être exemptés d'une loi fédérale qui s'applique à toutes les industries?

Quelle est la raison qui motive cette exemption? Si vous faites preuve de responsabilité en matière de gérance environnementale, vous ne devriez craindre aucune des dispositions de la loi fédérale. C'est sur ce point précis que je pose ma question. Je ne doute pas que le port de Vancouver a conscience de ses grandes responsabilités environnementales et qu'il est une entreprise responsable.

**M. Stark:** Le temps est un facteur déterminant. Le processus en place à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale exige en moyenne 440 jours. C'est très long pour une entreprise qui est en concurrence avec d'autres pour obtenir un contrat. Le terminal à conteneurs est en concurrence avec Seattle-Tacoma. Quand on parle de compétitivité, un délai de 440 jours est inacceptable.

**M. Warren McCrimmon, secrétaire, Société du port de Vancouver:** J'ajouterai simplement que la question de temps est très importante pour nos clients. À l'heure actuelle, nous participons à ce qu'il est convenu d'appeler un programme d'harmonisation visant le First Narrows Bridge de Vancouver. Ce programme serait soumis au processus de l'ACEE et, dans le cadre de l'harmonisation, l'évaluation serait faite par la Colombie-Britannique. Le processus prendra, suivant les estimations les plus optimistes, de 18 à 24 mois. Nous parvenons à faire la même chose en quatre à six mois. C'est une différence énorme pour ce qui est du temps requis.

J'ai lu le témoignage qui vous a été présenté par le groupe environnementaliste. Il semblait se plaindre du fait qu'en vertu du projet de loi C-9, la Loi sur la protection des eaux navigables ne s'appliquerait pas, et qu'à l'heure actuelle, les ports ne sont pas réglementés. Pour ces gens-là, cela semblait poser problème. Toutefois, actuellement, la Loi sur la protection des eaux



applies to the third-party users of the port. The CEAA legislation itself does not apply to all industry. It only applies to those industries which are conducting activities on federal lands.

In the ports, the Navigable Waters Protection Act is effectively conducted by the ports right now. In Vancouver, we used to have conduct of that legislation, or its predecessors. We do a Navigable Waters Protection Act review internally in the ports now. To have the Coast Guard do it would be a duplication, and there would be no added benefit.

All prospective ports have effective environmental policies and procedures in place. There is no identified environmental problem at the ports which would require regulation. The government's policy says that regulations should not be the primary resort; they should essentially be the last resort. We should take a look at other alternatives that are cost effective, and go with those. We have a very cost effective policy and procedure in place, not only in Vancouver, but in all of the local port corporations of Ports Canada. The harbour commissions which are prospective port authorities also have practices or procedures in place.

The process is very transparent; it involves the public and it is enforceable, which is the other concern that seemed to be expressed before you.

**Senator Spivak:** With all due respect, if it is working so well, why do you want them to remove these clauses? I understand that there has been devolvement of responsibility in terms of harmonization, et cetera. However, the removal of this is an important legislative principle.

I realize that timing is a competitive cost to you, but the courts do not recognize timing or costs when they assess what is the legal and right thing to do.

If you are happy with the way that things are working, I do not understand why you now feel that it is necessary to eliminate these clauses from the bill.

**Mr. McCrimmon:** There is a misunderstanding. We have not asked for the removal of those clauses. We have endorsed those clauses.

**Senator Spivak:** You have?

**Mr. McCrimmon:** Yes. In addition, the federal court recently reviewed our process and found it to be a good process.

**Senator Spivak:** You have made my case, thank you.

**Mr. Stark:** I am sorry for the confusion. We did not ask for the clauses to be removed. We are happy with the bill as it stands.

**Senator Roberge:** You mentioned that the port is not congested. How many acres do you have left to develop, and what percentage of your total acreage is that?

navigables ne s'applique pas aux sociétés portuaires. Elle s'applique uniquement aux utilisateurs du port. Même la loi sur l'ACEE ne s'applique pas à toutes les industries. Elle s'applique uniquement aux industries qui exercent des activités sur les terres fédérales.

Dans le moment, la Loi sur la protection des eaux navigables est efficacement appliquée par les autorités portuaires. À Vancouver, nous étions autrefois chargés de l'application de cette loi, ou de la loi qui l'a précédée. Aujourd'hui, nous procédons à un examen interne en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. Demander à la Garde côtière de faire ce travail serait un doublement, et n'ajouterait aucun avantage.

Tous les ports potentiels ont mis en place des politiques et des procédures environnementales. Il n'y a dans les ports aucun problème environnemental connu qui exigerait l'adoption d'un règlement. La politique du gouvernement dit que les règlements ne doivent pas être le premier recours; essentiellement, ils doivent être le dernier recours. Nous devrions considérer les autres solutions efficaces en termes de coûts et les adopter. Nous avons déjà une politique et une procédure efficaces pour ce qui est des coûts, non seulement à Vancouver, mais dans toutes les sociétés portuaires locales qui relèvent de Ports Canada. Les commissions portuaires, qui sont les éventuelles autorités portuaires, ont elles aussi de telles politiques et procédures.

Le processus est des plus transparents; le public est impliqué dans le processus, et il s'agit d'un processus réalisable, ce qui est l'autre question qui a semblé être soulevée devant vous.

**Le sénateur Spivak:** En toute déférence, si tout fonctionne si bien, pourquoi voulez-vous que ces dispositions disparaissent? Je sais qu'il y a eu une certaine élaboration des responsabilités en matière d'harmonisation, et cetera. Toutefois, l'abrogation de ces dispositions est un principe législatif important.

Je comprends que le temps représente pour vous un coût qui influe sur votre compétitivité, mais les tribunaux ne tiennent compte ni du temps ni des coûts lorsqu'ils évaluent les mesures pertinentes et légales qui doivent être prises.

Si vous êtes satisfaits de la façon dont les choses fonctionnent, je ne comprends pas pourquoi vous pensez maintenant qu'il est nécessaire de faire disparaître ces dispositions de la loi.

**M. McCrimmon:** Il y a malentendu. Nous n'avons pas demandé que ces dispositions soient abrogées. Nous les avons appuyées.

**Le sénateur Spivak:** Vous les avez appuyées?

**M. McCrimmon:** Oui. De plus, la Cour fédérale a récemment passé nos procédures en revue et elle a décidé qu'elles étaient adéquates.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez appuyé ma cause, merci.

**M. Stark:** Je m'excuse de la confusion. Nous n'avons pas demandé que les dispositions soient abrogées. Nous sommes satisfaits du projet de loi, dans sa forme actuelle.

**Le sénateur Roberge:** Vous avez dit que le port n'est pas congestionné. De combien d'acres disposez-vous encore pour des agrandissements, et quel pourcentage de la superficie totale du port cela représente-t-il?

**Mr. Stark:** There is actually very little land left in the port to develop without in-filling more. Environmentally, that is always a challenge.

One of our key goals for the future is to obtain better utilization from the existing assets. The container terminal at Delta, for instance, which was just completed, has an estimated capacity of 600,000 TEUs. There is a similar terminal in Hong Kong, which has about twice the acreage. It is handling 6,000,000 TEUs.

Rather than adding more and more infrastructure, our goal is to utilize our assets better, to achieve better productivity, and to have better equipment.

To answer your question, there is not a significant amount of good land left. It would require in-fill. When I refer to congestion, however, I am referring to such things as road and rail infrastructure. We do not believe that the port is congested. We do handle 14,000 miles of rail cars every year, but we do it efficiently.

**Senator Roberge:** In your five or 10-year plan, have you projected some usage for that acreage?

**Mr. Stark:** Yes. However, we have doubled our assets in the last five years. We have gone from \$250 million in assets to \$540 million. We just finished a major infrastructure program. We do not see a need to add terminals in the next five years. However, if new business comes along, we are always prepared to work with those businesses. Our philosophy has been that we do not put all of the money into the assets today; we go in with partners. We have a \$20 million project which is almost completed — 50 per cent was built from private sector funds and 50 per cent from the port authority.

**Senator Roberge:** I see that you are very favourable to the bill in its present state. If, however, this committee, in its wisdom, makes some recommendations for modifications and amendments to this bill, are there any recommendations that you would make which would improve the bill?

**Mr. Stark:** I believe that we have resolved all of the issues that we raised earlier. We now feel that this bill is a good bill, and we would recommend that the Senate approve it. Our customers in Vancouver are happy with the proposed legislation, and we would like to proceed with it the way it is. Hindsight is 20/20, but we are happy with what we have, and we would like to get down to business.

**Senator Perrault:** The mayor of Hamilton visited us a few days ago. He was grumbling a bit. He felt there was an inordinate Vancouver influence on the views that have emerged from the government on this bill. You have had input. You are doing a marvellous job with the port out there, but he did express that belief.

**M. Stark:** Il reste présentement très peu de terrain dont le port pourrait se servir pour des agrandissements sans remplissage supplémentaire. Côté environnement, cela représente toujours un défi.

L'un de nos principaux objectifs est d'en arriver à une meilleure utilisation des actifs que nous possédons. Par exemple, le terminal pour conteneurs de Delta, qui a été achevé très récemment, a une capacité de 600 000 U.E.C. Un terminal semblable à Hong Kong occupe environ deux fois la superficie du terminal de Delta, et on y manutentionne 6 millions d'U.E.C.

Plutôt que d'ajouter continuellement des infrastructures, notre but est de mieux utiliser nos actifs, d'atteindre une meilleure productivité et d'avoir de meilleurs équipements.

La réponse à votre question est qu'il ne reste pas beaucoup de bons terrains. Il faudrait procéder à du remplissage. Cependant, lorsque je parle de congestion, je parle de choses telles les infrastructures ferroviaires et routières. Nous ne croyons pas que le port soit congestionné. Nous manutentionnons l'équivalent de plus de 22 500 kilomètres de wagons chaque année, mais nous le faisons de façon efficace.

**Le sénateur Roberge:** Dans votre plan quinquennal ou décennal, avez-vous planifié une utilisation pour ces terrains?

**M. Stark:** Oui. Toutefois, nous avons doublé notre actif au cours des cinq dernières années. Notre actif est passé de 250 à 540 millions de dollars. Nous venons de terminer un important programme d'infrastructure. Nous ne prévoyons pas devoir ajouter des terminaux au cours des cinq prochaines années. Toutefois, nous sommes toujours disposés à collaborer avec de nouveaux clients lorsqu'ils se présentent. Notre philosophie a été de ne pas immobiliser tout notre argent dans les actifs; nous nous engageons avec des partenaires. Nous avons un projet de 20 millions de dollars qui est presque achevé — la moitié des fonds ont été fournis par le secteur privé, l'autre moitié par l'autorité portuaire.

**Le sénateur Roberge:** Je vois que vous êtes très favorable à l'adoption du projet de loi dans sa forme actuelle. Toutefois, si le comité, dans sa sagesse, fait certaines recommandations ayant trait à des amendements, y a-t-il des recommandations que vous feriez pour améliorer le projet de loi?

**M. Stark:** Je pense que nous avons répondu à toutes les questions qui ont été soulevées plus tôt. Nous pensons que le projet de loi est un bon projet, et nous aimerions recommander que le Sénat l'approuve. Nos clients de Vancouver sont satisfaits du projet de loi, et nous aimerions qu'il soit adopté tel quel. A posteriori, chacun peut dire qu'il avait raison, mais nous sommes contents de ce que nous avons, et nous voudrions nous consacrer à notre entreprise.

**Le sénateur Perrault:** Le maire de Hamilton nous a rendu visite il y a quelques jours. Il a exprimé quelques plaintes. Il croyait que Vancouver avait eu une influence indue sur les opinions exprimées par le gouvernement sur ce projet de loi. Vous avez pu vous exprimer. Vous accomplissez une tâche formidable pour ce qui est du port de Vancouver, mais c'est l'opinion qu'il a exprimée.



**Mr. Stark:** We have voiced our opinions on the bill, the letters patent and the regulations. Every other port has had the same opportunity.

**Senator Perrault:** I share your view.

On the subject of competition, you suggest that our neighbours to the south are finding ways in which to attract Canadian business. Do they lower taxes or fees? How is that done?

**Mr. Stark:** The Port of Seattle is a taxing authority, and 4.5 per cent of the tax mil rate goes to the port. They raised \$35 million U.S., and that is for their operating costs, not for infrastructure. However, our biggest competition with Seattle is in the area of containers. At one time, 150,000 — or about 45 per cent — of the Canadian inbound containers were going through Seattle. As a result of our increased competitiveness through better and lower rates in the last few years, we have moved that down to less than 20 per cent. Less than 20 per cent of the Canadian containers go through Seattle. We are gaining all the time, and we are competitive.

The new Delta Port Container Terminal is averaging 27 or 28 containers an hour, which is better than Seattle. We have had occasions where we have had over 30 containers an hour. At this time, we are competitive with Seattle.

**Senator Perrault:** In the brief, you say that the port corporation intends to establish the Port of Vancouver as the port of choice on the West Coast of North America, effectively overcoming the international challenges of ports in the Americas, the South Pacific and the Orient. That is quite a challenge.

**Mr. Stark:** We believe that we are up to it. The labour force that we have and the management of the terminals are a great asset.

**Senator Perrault:** Is your relationship with the longshoremen and the grain handlers positive?

**Mr. Stark:** There has been a perception in years gone by that there were labour troubles. Today management and labour understand the issues, and they work together to resolve them. Negotiations are always tough, but that is what you expect of negotiations.

Our labour charge out rates are \$37 Canadian an hour. When you go down to Seattle the charge out rates, in Canadian dollars, are \$65 an hour. They have had huge increases over the years. When people look at competitiveness, we are competitive on labour rates; Seattle has some advantages on the taxing authority. The Port of Vancouver pays \$40 million in taxes to municipalities. However, when you balance it all out, at the end of the day, we are charging less per container than the Port of Seattle is.

**Senator Perrault:** There were some discussions last year about the attempt in Washington to modify, change, or get out of the Jones Act. That would allow them to get more out of the cruise ship business. How are we doing there? Are we winning that

**M. Stark:** Nous avons exprimé notre opinion sur le projet de loi, les lettres patentes et les règlements. Tous les autres ports ont pu faire la même chose.

**Le sénateur Perrault:** Je partage votre point de vue.

En ce qui a trait à la concurrence, vous dites que nos voisins du sud trouvent des façons d'attirer des entreprises canadiennes. Est-ce qu'ils réduisent les taxes ou les droits? Comment s'y prennent-ils?

**M. Stark:** Le port de Seattle est une autorité taxatrice, et 4,5 p. 100 des taxes sont versées au port. Les autorités ont recueilli 35 millions de dollars US uniquement pour leurs frais d'exploitation, sans compter l'infrastructure. Mais la plus forte concurrence avec Seattle est dans le domaine des conteneurs. Il y a un certain temps, 150 000 conteneurs à destination du Canada — soit environ 45 p. 100 — passaient par Seattle. Au cours des dernières années, parce que nous sommes devenus plus concurrentiels grâce à des tarifs plus avantageux et moins élevés, nous avons ramené cette proportion à 20 p. 100. Moins de 20 p. 100 des conteneurs canadiens passent par Seattle. Nous faisons constamment des gains, et nous sommes compétitifs.

Le nouveau terminal pour conteneurs de Delta manutentionne en moyenne 27 ou 28 conteneurs à l'heure, ce qui est mieux que Seattle. Il nous est même arrivé de manutentionner plus de 30 conteneurs à l'heure. Pour l'instant, nous faisons concurrence à Seattle.

**Le sénateur Perrault:** Dans votre mémoire, vous mentionnez que la Société du port de Vancouver a l'intention de faire du port de Vancouver le port le plus recherché de la côte ouest de l'Amérique du Nord, surmontant ainsi le défi international que représentent les ports des deux Amériques, du Pacifique Sud et de l'Orient. C'est tout un défi.

**M. Stark:** Nous sommes convaincus que nous en sommes capables. La main-d'oeuvre dont nous disposons et la gestion des terminaux sont des actifs de grande valeur.

**Le sénateur Perrault:** Vos relations avec les débardeurs et les manutentionnaires céréaliers sont-elles bonnes?

**M. Stark:** L'impression s'est répandue, par le passé, qu'il y avait des conflits entre les travailleurs et la direction. Aujourd'hui, la direction et les travailleurs comprennent les enjeux, et ils travaillent ensemble à trouver des solutions. Les négociations sont toujours difficiles, mais c'est normal.

Nous demandons un taux horaire de 37 \$ canadiens pour la main-d'oeuvre. À Seattle, le taux horaire de la main-d'oeuvre est l'équivalent de 65 \$ canadiens. Avec les années, les augmentations ont été considérables. Lorsque les gens étudient la compétitivité, ils constatent que nos taux de main-d'oeuvre sont concurrentiels. Seattle jouit de certains avantages en ce qui a trait à l'autorité taxatrice. Le port de Vancouver verse 40 millions de dollars en taxes aux diverses municipalités. Mais tout compte fait, nous demandons moins que le port de Seattle pour un conteneur.

**Le sénateur Perrault:** Il a été question l'année dernière d'une tentative de Washington de modifier ou d'abroger la Jones Act. Si cela se produisait, ce port pourrait attirer plus de navires de croisière. Quelle est notre situation à cet égard? Sommes-nous en

fight? Is there still a threat of having some of that business move south?

**Mr. Stark:** You are referring to the Passenger Act; the Jones Act addresses cargo.

We are focusing our efforts on Canadian legislation, and on becoming more competitive. There is not much that we can do about U.S. legislation. Our goal is to keep our eye on the ball — to service our customers, and give them first-class services. If the legislation goes through, we will not lose the business.

**Senator Perrault:** The Jones Act deals with cargo. There is some incentive at the present time for cruise ships to come to Vancouver, however.

**Mr. Stark:** Yes, the Passenger Act in the United States is the reason that we had the business. We are a day closer to Alaska, and it is hard to do a seven-day cruise out of Seattle. You can do it out of Vancouver, though.

**Senator Perrault:** We have some natural advantages there, then.

**Mr. Stark:** People like to start off their vacations in Vancouver. We give our customers good service at competitive prices.

**Senator Perrault:** You are saying that it may have some defects, which may be corrected over time, but you generally support the bill.

**Mr. Stark:** We are fully supportive of the bill. There is a review in five years, and I feel that everything should be dealt with then.

**Senator Forrestall:** I would like to return to the subject of the environment. Triggers to activate environmental laws, assessments, and reviews exist in a variety of federal statutes. You are arguing that the three clauses which exempt the Navigable Waters Act from the provisions of the bill should remain. The environmental people are arguing that, by leaving them there, you are removing an effective trigger, and that, when an environmental issue comes up, it will be up to the port to respond to it by itself.

That is fine for the Port of Vancouver. It might be all right, to a lesser extent, for the Port of Montreal, and even to a lesser extent to the Port of Halifax. Some of these other ports, however, have no capacity to mount environmental protection plans. You cannot simply adopt principles, and apply them to Port Alberni and Sheet Harbour. The characteristics of those ports are too different. If Senator Spivak were to argue that the trigger should remain in place, you would want these three clauses to be removed.

You said something that appeals to me very much; that the minister must always have a sufficient authority to move in and, in his best judgment, make decisions. He or she must always have that, with respect to the size of the federal lands that these are on. At the same time, the fight for the protection of the environment

train de gagner la bataille? Subsiste-t-il une menace de voir certains de ces clients se déplacer vers le sud?

**M. Stark:** Il s'agit de la Passenger Act; la Jones Act porte sur les marchandises.

Nous concentrons nos efforts sur la loi canadienne et nous devenons plus compétitifs. Nous ne pouvons pas faire grand-chose en ce qui a trait à la loi américaine. Nous voulons continuer à nous concentrer sur notre objectif — servir nos clients et leur offrir des services de la plus haute qualité. Si la loi est adoptée, nous ne perdrons pas de clients.

**Le sénateur Perrault:** La Jones Acte porte sur les marchandises. Mais il y a actuellement certaines incitations pour attirer les navires de croisière à Vancouver.

**M. Stark:** Oui. C'est à cause de la Passenger Act américaine que nous avons obtenu cette clientèle. Comme nous sommes plus près de l'Alaska que Seattle, il faut un jour de moins pour s'y rendre. Il est difficile d'organiser une croisière de sept jours à partir de Seattle, mais on peut le faire à partir de Vancouver, cependant.

**Le sénateur Perrault:** Nous avons donc là certains avantages naturels.

**M. Stark:** Les gens aiment bien commencer leurs vacances à Vancouver. Nous offrons à nos clients un bon service à prix concurrentiel.

**Le sénateur Perrault:** Vous dites que le projet de loi a peut-être quelques défauts qui pourraient être corrigés avec le temps, mais dans l'ensemble, vous l'appuyez.

**M. Stark:** Nous appuyons pleinement le projet de loi. Une révision est prévue dans cinq ans, et je crois que nous pourrions traiter de toutes les questions à ce moment-là.

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais en revenir à l'environnement. Diverses lois fédérales contiennent des articles qui déclenchent l'application des dispositions sur l'environnement ainsi que des évaluations environnementales. Vous avancez qu'il faut conserver les trois articles du projet de loi prévoyant que la Loi sur la protection des eaux navigables ne s'appliquera pas. Les environnementalistes prétendent que si ces articles sont conservés dans la loi, c'est un important élément déclencheur qui disparaît, et que lorsque des problèmes environnementaux surgiront, c'est le port qui décidera seul de la solution.

C'est bien pour ce qui est du port de Vancouver. C'est peut-être bien, à un degré moindre, pour le port de Montréal et à un degré encore moindre pour le port de Halifax. Par contre, certains des autres ports n'ont pas les moyens de préparer des plans de protection de l'environnement. Il ne suffit pas d'adopter des principes et de les appliquer à Port Alberni ou à Sheet Harbour, parce que ces ports sont fort différents des autres. Si le sénateur Spivak devait prétendre qu'il faut conserver les déclencheurs, il faudrait faire disparaître ces trois articles.

Vous avez dit des choses qui m'ont beaucoup plu, entre autres que le ministre doit toujours avoir l'autorité suffisante pour intervenir et prendre les décisions qui, selon lui, s'imposent. Le ministre doit toujours avoir cette autorité en ce qui a trait à l'étendue des terres fédérales sur lesquelles les ports sont situés.



in this country has been going on for 50 years, and it is just now beginning to see some daylight. All of a sudden we are opening up enormous vulnerabilities in the massive port structures in Canada.

**Senator Spivak:** My understanding was that you were not advocating the removal of the triggers, but that you felt that it was perfectly all right to take these clauses out and leave the navigable water triggers in. That is what I understood from your answer to me. Is that a correct assumption?

**Mr. McCrimmon:** No, that is not a correct assumption. I was saying that we did not want any changes to the bill.

With respect to the triggers though, I believe that the environmental folks gave you a very narrow focus on that issue. There are a number of triggers out there, most of which are not through the Navigable Waters Protection Act, but through places like Environment Canada, which must give approvals on ocean dumping, for example. There are also DFO triggers; every time you do something in the water, you affect the habitat, and that will have a trigger available to it. In our experience, the triggers really reside in Fisheries and Oceans, and those triggers are not being done away with.

**Senator Spivak:** I was asking you about the principle. The principle is that the federal government ought to retain every responsibility it has now, and not diminish that. It does not make sense for people to police themselves. I thought that you had agreed with that, but it appears that I was mistaken. That was the whole thrust of my question.

**Senator Forrestall:** I emphasize again the abilities of the Port of Vancouver. You probably are far and away the best people to look after your own environmental concerns, but the Port of Saint John might not have the wherewithal. It probably does not have an environmental review and assessment program in place that has been run by the province, run by the federal authorities, or, particularly, a program that is within their means to implement. What they do with dredging on the Fraser River may have an effect 100 miles up the river on salmon spawning. That is the fishery in that sense. There is no trigger in the Fisheries Act that would cover the port of Halifax.

You have this enormous dichotomy. On the one hand, you have a capacity, but on the other, some ports do not, because of the size of cash flow. Other ports do not have an environmentalist on staff, and they do not have engineers dedicated to doing things the right way environmentally. Knowing your background and where you came from, I am very happy with the Port of Vancouver.

**Mr. McCrimmon:** The CEAA itself has said that it does not presently have the manpower to supervise the program that it is proposing. In a paper on its proposal, it also acknowledged that the proposal will undercut our competitiveness.

De même, au pays, la bataille pour la protection de l'environnement se poursuit depuis quelque 50 ans, et ce n'est que maintenant que nous commençons à y voir un peu clair. Tout à coup, nous ouvrons une énorme brèche de vulnérabilité dans les installations portuaires canadiennes.

**Le sénateur Spivak:** Ce que je comprenais, c'est que vous ne préconisiez pas la disparition des déclencheurs, mais que vous estimiez tout à fait correct que ces articles soient effacés de la loi et d'y laisser les déclencheurs qui visent les eaux navigables. C'est ce que j'ai conclu de votre réponse. C'est bien cela?

**M. McCrimmon:** Non, ce n'est pas ce que nous avons dit. J'ai dit que nous ne désirions aucun changement au projet de loi.

Par contre, en ce qui a trait aux déclencheurs, je crois que les environnementalistes vous ont donné un point de vue très restreint. Il existe bon nombre de déclencheurs, dont la majorité ne sont pas dans la Loi sur la protection des eaux navigables, mais sous la responsabilité d'autres organisations telles Environnement Canada qui doit donner son approbation, par exemple, pour l'immersion des déchets en mer. Il y a aussi les déclencheurs du ministère des Pêches et des Océans; chaque fois que l'on fait quoi que ce soit dans l'eau, l'habitat en est touché et il existe un déclencheur pour cette situation. À notre connaissance, les déclencheurs véritables appartiennent au ministère des Pêches et des Océans, et ces déclencheurs ne disparaissent pas.

**Le sénateur Spivak:** Ma question avait trait au principe. Le principe veut que le gouvernement fédéral conserve toutes ses responsabilités actuelles, sans enlever quoi que ce soit. Il est impensable que les gens exercent l'autosurveillance. Je croyais que vous en aviez convenu, mais il semble que je me sois trompée. C'était l'objectif de ma question.

**Le sénateur Forrestall:** Je souligne encore une fois les capacités du port de Vancouver. Vous êtes probablement de loin les personnes les plus qualifiées pour assumer vos propres responsabilités environnementales, mais le port de Saint John n'a peut-être pas les moyens financiers pour le faire. Il n'y existe vraisemblablement pas de programme d'examen et d'évaluation environnementaux qui a été administré par la province, par les autorités fédérales ou, en particulier, de programme que les autorités ont les moyens d'appliquer. Le dragage de la rivière Fraser peut avoir des répercussions sur la fraie des saumons, à 160 kilomètres en amont. En ce sens, il s'agit de la pêche. Il n'existe pas, dans la Loi sur les pêches, de déclencheur visant le port de Halifax.

On se trouve donc en face d'une dichotomie impressionnante. D'un côté, vous avez les ressources qu'il faut, mais de l'autre, certains ports ne les ont pas, parce qu'ils n'ont pas les mêmes revenus. Les autres ports ne comptent pas tous un environnementaliste au sein de leurs effectifs, et ils n'ont pas d'ingénieur dont le rôle est de faire les choses dans le respect de l'environnement. Je connais l'histoire du port de Vancouver et le chemin qu'il a parcouru, et j'en suis fier.

**M. McCrimmon:** L'ACEE elle-même a affirmé qu'elle ne dispose pas des effectifs nécessaires pour surveiller le programme qu'elle propose. Dans un document traitant de sa proposition, elle a reconnu que cette proposition va nuire à notre compétitivité.

**Senator Spivak:** What paper?

**Mr. McCrimmon:** The CEAA agency presented a paper to its RAC committee, in which it laid out the proposed regulation process. We can provide a copy.

**Senator Bryden:** I believe that you said that the Navigable Waters Protection Act does not currently apply to your port. Did you say that?

**Mr. McCrimmon:** It does not apply to the port authority. Within the port, it applies to all third party lessees, et cetera. If we do construction in the harbour, the Navigable Waters Protection Act does not apply to us. We do an NWPA process ourselves internally. It is the nature of the harbour master's function to do that.

**Senator Bryden:** Under this bill, would the situation change for the users of the facility?

**Mr. McCrimmon:** As the bill sits right now, no. The only change to their situation would come through some sort of regulatory change.

**Senator Bryden:** The Navigable Waters Protection Act, which applies to them now, would continue to apply to them after the passage of the bill, in your opinion?

**Mr. McCrimmon:** Yes.

**Senator Bryden:** A representative from Canso told us that the Port of Vancouver is the only port in Canada that is really ready to go into the next century of water traffic. It is quite a compliment.

Some of us, including myself, have been concerned about certain aspects of the bill. That does not contradict what you have said. For you, it is a good bill. You said that you have had a lot of input and discussion — not only in the formulation of the bill, but also in the draft letters patent and so on. It is very satisfactory for you. The bill is also very satisfactory for the St. Lawrence Seaway. Part of the reason for that is because you are both big. If it is not satisfactory to the Port of Vancouver and the seaway, this is not a good bill.

It was of great concern to my government to make sure that they drafted a bill with which you are comfortable. The concern of some members of this committee is that perhaps the same care and the same consideration has not been given to smaller ports in different situations.

I wished to ask about the competitiveness of labour rates. You said you are \$37 Canadian an hour, versus \$65 Canadian. In calculating that rate, are you including costs for things such as Workers Compensation and health costs?

**Le sénateur Spivak:** De quel document s'agit-il?

**M. McCrimmon:** L'ACEE a présenté à son comité consultatif sur la réglementation un document dans lequel elle explique le processus de réglementation proposé. Nous pouvons vous en fournir un exemplaire.

**Le sénateur Bryden:** Je pense que vous avez dit qu'à l'heure actuelle, la Loi sur la protection des eaux navigables ne s'applique pas à votre port. Est-ce exact?

**M. McCrimmon:** Elle ne s'applique pas à l'autorité portuaire. Dans le port, elle s'applique aux tiers locataires, etc. Si nous construisons dans le port, la Loi sur la protection des eaux navigables ne s'applique pas à nous. Nous procédons nous-mêmes à une évaluation en vertu de cette loi. Cela fait partie des fonctions du maître du port.

**Le sénateur Bryden:** En vertu du projet de loi, est-ce que la situation serait différente pour les utilisateurs des installations?

**M. McCrimmon:** Dans l'état actuel du projet de loi, non. Le seul changement surviendrait si la réglementation était modifiée d'une façon ou d'une autre.

**Le sénateur Bryden:** À votre avis, la Loi sur la protection des eaux navigables qui s'applique aux utilisateurs dans le moment continuerait-elle de s'appliquer à eux après l'adoption du projet de loi?

**M. McCrimmon:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Un représentant de Canso nous a dit que le port de Vancouver est le seul port canadien véritablement prêt à affronter le trafic maritime du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est tout un compliment.

Certains d'entre nous, dont moi, avons des inquiétudes relativement à certains aspects du projet de loi. Cela ne vient pas en contradiction avec ce que vous avez dit. Pour vous, il s'agit d'un bon projet de loi. Vous avez dit que vous avez eu de nombreuses discussions — non seulement sur la formulation du projet de loi, mais sur le projet de lettres patentes, etc. Pour vous, il est très satisfaisant, et il est aussi très satisfaisant pour la Voie maritime du Saint-Laurent. L'une des raisons pour lesquelles vous en êtes satisfaits est que le port de Vancouver et la Voie maritime sont deux grandes organisations. Si le projet de loi ne convient pas au port de Vancouver et à la Voie maritime du Saint-Laurent, ce n'est pas un bon projet de loi.

Il était très important pour mon gouvernement de s'assurer de présenter un projet de loi qui vous conviendrait. Les préoccupations de certains membres du comité viennent peut-être du fait que les mêmes considérations et les mêmes soins n'ont pas été accordés à des ports de moindre importance qui sont dans une situation différente de la vôtre.

Je voulais vous poser des questions sur la compétitivité des taux de main-d'oeuvre. Vous avez dit que vous demandez 35 \$ canadiens l'heure contre 65 \$ canadiens. Votre calcul comprend-il les coûts liés aux avantages sociaux, par exemple, les cotisations pour l'indemnisation des travailleurs et les primes d'assurance-maladie?



**Mr. Stark:** That is the total. The longshoremen do not get \$37 an hour, although I am sure that they would like to. That is all-in costs, including a margin of profit for the terminal operators.

**Senator Bryden:** If you look on the basis of the amount of cash that is paid, we might be even, or possibly at a bit of a disadvantage. When you add in the ancillary cost of WCB and medical insurance in the U.S., however, we become much more competitive in Canada.

**Mr. Stark:** That is comparing apples and apples, in terms of all-in cost in both Canada and the U.S.

**The Chairman:** Thank you, Captain Stark and Mr. McCrimmon, for your presentation, and for your answers.

The committee adjourned.

**M. Stark:** C'est le montant total. Les débardeurs ne reçoivent pas 37 dollars l'heure, même si je suis sûr qu'ils le voudraient bien. Il s'agit du montant global qui comprend aussi une marge bénéficiaire pour les exploitants des terminaux.

**Le sénateur Bryden:** Si vous considérez le montant payé, nous sommes peut-être sur un pied d'égalité, ou peut-être même un peu désavantagés. Quand on ajoute les coûts accessoires, cotisations pour l'indemnisation des accidentés du travail et assurance-maladie qui doivent être payés aux États-Unis, le Canada est alors beaucoup plus compétitif.

**M. Stark:** Sur une base globale, comparer les coûts au Canada et les coûts aux États-Unis, c'est comparer des pommes et des oranges.

**La présidente:** Merci, capitaine Stark et monsieur McCrimmon, pour votre témoignage et vos réponses.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

*From Prince Rupert Grain Ltd:*

Mr. Jeff Burghardt, General Manager; and  
Mr. Peter D. Feldberg, Legal Counsel.

*From the Vancouver Port Corporation:*

Captain Norman Stark, President and Chief Executive  
Officer; and  
Mr. Warren McCrimmon, Corporate Secretary.

*De Prince Rupert Grain Ltd.:*

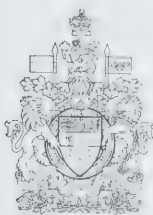
M. Jeff Burghardt, directeur général; et  
M. Peter D. Feldberg, conseiller juridique.

*De la Société du port de Vancouver:*

Le capitaine Norman Stark, président-directeur général; et  
M. Warren McCrimmon, secrétaire général.



CA1  
YC19  
-T83



First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Thursday, May 7, 1998

Le jeudi 7 mai 1998

Issue No. 17

Fascicule n° 17

**Seventh meeting on:**  
Examination of Bill C-9,  
Canada Marine Act

**Septième réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-9,  
Loi maritime du Canada

**APPEARING:**  
The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,  
Minister of Transport

**COMPARAÎT:**  
L'honorable David Collenette, c.p., député,  
ministre des Transports

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| Bryden                        | * Lynch-Staunton       |
| Buchanan, P.C.                | (or Kinsella (acting)) |
| De Bané, P.C.                 | Perrault, P.C.         |
| Fitzpatrick                   | Poulin                 |
| * Graham, P.C. (or Carstairs) | Roberge                |
| Johnson                       | Spivak                 |
| Johnstone                     |                        |

*\* Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Johnstone substituted for that of the Honourable Senator Adams (*May 7, 1998*).

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Losier-Cool (*May 6, 1998*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| Bryden                        | * Lynch-Staunton          |
| Buchanan, c.p.                | (ou Kinsella (suppléant)) |
| De Bané, c.p.                 | Perrault, c.p.            |
| Fitzpatrick                   | Poulin                    |
| * Graham, c.p. (ou Carstairs) | Roberge                   |
| Johnson                       | Spivak                    |
| Johnstone                     |                           |

*\* Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Johnstone est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 7 mai 1998*).

Le nom de l'honorable sénateur De Bané est substitué à celui de l'honorable sénateur Losier-Cool (*le 6 mai 1998*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday, May 7, 1998  
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:40 a.m. this day in Room 256-S, the Chairman, the Honourable Lise Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bacon, Bryden, De Bané, P.C., Fitzpatrick, Forrestall, Johnson, Johnstone, Perrault, P.C., Poulin and Spivak (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Callbeck.

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (*See Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.*)

**APPEARING:**

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of Transport.

**WITNESSES:**

*From the City of Summerside:*

M. Bruce MacDougall; and  
M. Mike Thususka.

*From Transport Canada:*

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister;  
Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy;  
Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy;  
  
Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform; and  
  
Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and Divestiture.

The witnesses from the City of Summerside each made a statement and answered questions.

At 11:40 a.m., the committee suspended.

At 11:45 a.m., the committee resumed.

The Honourable David Collenette made a statement and answered questions.

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le jeudi 7 mai 1998  
(19)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 40, dans la pièce 256-S, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bacon, Bryden, De Bané, c.p., Fitzpatrick, Forrestall, Johnson, Johnstone, Perrault, c.p., Poulin et Spivak (10).

*Autre sénateur présente:* L'honorable sénateur Callbeck.

*Également présent:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité poursuit son examen du projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence. (*Le texte de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.*)

**COMPARAÎT:**

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports.

**TÉMOINS:**

*De la Ville de Summerside:*

M. Bruce MacDougall;  
M. Mike Thususka.

*De Transports Canada:*

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre;  
M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques;  
M. André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes;  
M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique maritime;  
M. Randy Morriss, directeur général, Programmes et cessions portuaires.

Les témoins de la Ville de Summerside font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 45, le comité reprend ses travaux.

L'honorable David Collenette fait une déclaration et répond aux questions.

The witnesses from Transport Canada each made a statement and answered questions.

At 1:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

Les témoins de Transports Canada font une déclaration et répondent aux questions.

À 13 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 7, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 10:40 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[English]

**The Chairman:** Good morning. We are continuing our study of Bill C-9.

Our first witnesses are from the City of Summerside, Mr. Bruce MacDougall and Mr. Mike Thususka.

Welcome to our committee. We are looking forward to hearing your presentation, after which senators will have questions for you.

**Mr. Bruce MacDougall, Deputy Mayor and Councillor, City of Summerside:** Thank you for allowing us the opportunity to speak with you today about not only the Port of Summerside, Prince Edward Island, but other ports of the province. I am Deputy Mayor and Councillor for the City of Summerside. Appearing with me is Mr. Mike Thususka, Economic Development Officer for the city.

We are here not only as representatives of the city, but as voices for over 44,000 people regionally and over 137,000 people provincially, to express to you our determination to see our port and others sustain their economic viability for the future.

We would like to express to you our interest in, and insights on, Bill C-9. We agree with many the objectives set forth in the bill. We of the City of Summerside also want an affordable, efficient and safe marine transportation system and we wish to ally ourselves with all levels of government to ensure that these objectives are met. We wish to maintain this partnership and ensure that the interests of our citizens are properly served.

It is not my intention to address every issue related to the port divestiture program and its implications for P.E.I. and, in particular, Summerside. Rather, I will try to localize our concerns to those regarding the focal point of our community, the Port of Summerside.

The Port of Summerside is the economic heart of our marine community, much like the downtown is the heart of any city. The port acts as our arms to the world, our gateway to economic prosperity and our link to world markets. This morning, I should

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 7 mai 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-9, favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**La présidente:** Bonjour. Nous poursuivons notre étude du projet de loi C-9.

Nos prochains témoins, M. Bruce MacDougall et M. Mike Thususka, viennent de la Ville de Summerside.

Le comité vous souhaite la bienvenue. Nous sommes impatients d'entendre votre témoignage, après quoi les sénateurs auront des questions à vous poser.

**M. Bruce MacDougall, adjoint au maire et conseiller, Ville de Summerside:** Merci de l'occasion qui nous est donnée de prendre la parole devant vous au nom non seulement du port de Summerside, dans l'Île-du-Prince-Édouard, mais aussi d'autres ports de la province. Je suis adjoint au maire et conseiller pour la Ville de Summerside. À mes côtés se trouve M. Mike Thususka, agent de développement économique de la ville.

Nous sommes ici non seulement pour représenter la ville, mais aussi pour faire entendre la voix de plus de 44 000 personnes dans la région et de plus de 137 000 personnes dans la province: nous voulons vous faire part de notre volonté d'assurer la viabilité économique future de notre port et d'autres.

Nous voulons vous faire part de l'intérêt que nous manifestons envers le projet de loi C-9 et de la perception que nous en avons. Nous sommes d'accord avec bon nombre d'objectifs fixés dans le projet de loi. À la Ville de Summerside, nous voulons aussi un réseau de transport maritime abordable, efficient et sûr, et nous souhaitons faire alliance avec tous les ordres de gouvernement pour veiller à ce que ces objectifs soient réalisés. Nous tenons à maintenir ce partenariat et à faire en sorte que les intérêts de nos citoyens soient bien servis.

Je n'ai pas l'intention d'aborder tous les enjeux liés au programme d'aliénation de port ni à ses répercussions pour l'Île-du-Prince-Édouard et, en particulier, Summerside. J'aimerais plutôt centrer nos préoccupations sur celles qui ont trait au point névralgique de notre collectivité, le port de Summerside.

Le port de Summerside est le coeur économique de notre collectivité maritime, tout comme le centre-ville est le coeur de toute ville. Le port est ce qui nous raccorde au monde, notre porte d'entrée vers la prospérité économique et le lien qui nous unit aux

like to discuss how we as a city feel about the long-term future of our port, from both a local and a regional perspective.

The economic and social impacts of the Port of Summerside on the community cannot be overestimated. We as a community see it as an invaluable asset which can never be replaced. The port injects a substantial amount of money into our local economy as well as into the economy of the province. With the multiplier effect compounding this initial investment, the significance of the port is immeasurable.

We believe that with a complete rethinking of how we do business, and a true partnership with the federal government, we can explore new and exciting revenue-generating alternatives that will make our port a crown jewel of the country and a model for other small Canadian ports, but we cannot do it alone. We are not the Port of Halifax, the Port of Montreal or the Port of Vancouver, but the Port of Summerside is just as important, if not more so, to our city and to P.E.I. as the Port of Halifax is to Halifax and Nova Scotia, the Port of Montreal is to Montreal and Quebec, or the Port of Vancouver is to British Columbia.

Should this divestiture program continue on the course that has been set, many questions and concerns will arise as to the implications that it will have on our local and provincial economy, questions such as who will now be the players controlling the direction of our port, who will assist the city with its strategic planning and the interrelationship the port has with the community.

We in Summerside believe the port is an essential service, much like the 401 in Toronto, acting as a feeder system for the movement of goods. Our port and waterways serve as our highway infrastructure, allowing a cost-effective means of connecting our markets to others both at home and abroad.

Many studies and reports have been written and reported on with regard to the viability of the port system on P.E.I. and how a reconfiguration of the existing system would make the port network more efficient. Many of these studies and reports were undertaken with some of the primary conclusions being drawn prior to the actual research being done. It is for this and other reasons that we are convinced that not only is a rethinking of the port operations in order but that the Summerside port should be a main catalyst and model for the future.

We have one of the most modern facilities in the maritimes, and with some infrastructure improvements, strategic marketing and an ability to handle higher capacity, the Port of Summerside can be well-positioned for the twenty-first century. We as a community believe this port must remain viable and must continue to be directed by parties who have a genuine interest in the direction and sustainability of this asset. Studies have a tendency to draw their own conclusions. We believe strongly that our port is strategically and economically viable if it has the proper balance of improvements, direction, partnerships, and

marchés mondiaux. Ce matin, j'aimerais illustrer comment la ville perçoit l'avenir à long terme du port, du point de vue local et régional.

On ne saurait surestimer les impacts économiques et sociaux du port de Summerside sur la collectivité. En tant que collectivité, nous y voyons un atout précieux et irremplaçable. Le port injecte des sommes considérables dans notre économie locale de même que dans celle de la province. Compte tenu de l'effet de multiplicateur qui entraîne une croissance de l'investissement initial, l'importance du port est incommensurable.

Grâce à un remaniement complet de notre façon de faire des affaires et un véritable partenariat avec le gouvernement fédéral, nous sommes convaincus de pouvoir explorer les solutions de rechange génératrices de recettes nouvelles et stimulantes, et qui feront de notre port un bijou de la couronne du pays et un modèle pour d'autres petits ports canadiens, mais nous ne pourrions pas y parvenir seuls. Nous ne sommes ni le port de Halifax, ni le port de Montréal, ni le port de Vancouver, mais le port de Summerside est, pour notre ville et l'Île-du-Prince-Édouard, tout aussi important, sinon plus, que le port de Halifax ne l'est pour Halifax et la Nouvelle-Écosse, et que le port de Montréal ne l'est pour Montréal et le Québec ou que le port de Vancouver ne l'est pour la Colombie-Britannique.

Si le programme d'aliénation poursuit sur sa lancée, de nombreuses questions et préoccupations surgiront quant aux répercussions qu'il aura sur notre économie locale et provinciale, à savoir par exemple qui seront désormais les intervenants maîtres de la destinée de notre port, qui aidera la ville à effectuer cette planification stratégique et quels sont les liens entre le port et la collectivité.

À Summerside, nous considérons le port comme un service essentiel, un peu comme la 401 l'est à Toronto, dans la mesure où ils servent de réseau de distribution pour la circulation des marchandises. Notre port et nos voies navigables, qui constituent un moyen rentable de lier nos marchés à d'autres marchés, au pays et à l'étranger, constituent notre infrastructure routière.

On a écrit et diffusé des études et des rapports nombreux sur la viabilité du réseau portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard et la reconfiguration du réseau existant qui pourrait rendre ce dernier plus efficient. Dans le cas de bon nombre que ces études et de ces rapports, on avait tiré certaines des principales conclusions avant même que la recherche n'ait débuté. C'est pour cette raison et pour d'autres encore que nous sommes convaincus non seulement qu'un remaniement des activités portuaires s'impose, mais aussi que le port de Summerside devrait servir de catalyseur principal et de modèle pour l'avenir.

Nos installations comptent parmi les plus modernes des Maritimes. Il suffirait d'améliorations de l'infrastructure, d'un marketing stratégique et d'une capacité de traiter un volume plus élevé pour que le port de Summerside soit bien positionné pour aborder le XXI<sup>e</sup> siècle. En tant que collectivité, nous sommes convaincus que le port doit demeurer viable et continuer à être administré par des parties qui ont véritablement à coeur d'assurer l'orientation et la viabilité de cet actif. Les études ont tendance à tirer leurs propres conclusions. Nous sommes fermement convaincus de la viabilité stratégique et économique de notre port,



control. Our port, as modern as it is, still requires significant infrastructure investment to bring it up to today's standards.

Our state-of-the-art port facilities offer the following: stevedoring, fuel, supplies, fresh water, sewage disposal, and wharfing and harbour master services which are directly tied to incoming and outgoing traffic.

I would like to share with you some statistics we feel show the importance of maintaining a vibrant and attractive port. These are statistics with respect to the direct and indirect economic impacts that our port has on the region, and they come from an economic impact study conducted in 1996 by a provincial consulting firm whose mandate was to quantify the actual importance our port has for our local and regional economy.

The annual direct value of the harbour operations in real terms was \$7,357,668, which I will break down for you.

The potato shipping operation component breaks down as follows: stevedoring, handling and storage, \$2,023,217; trucking, \$424,875; wharfside inspections, \$20,000; officer and crew expenditures, \$224,000; and ship supplies, \$250,000. Total revenues directly related to potato shipping were \$2,942,092.

When that is coupled with other forms of shipping, an example being the shipping of aggregate material, the total revenue generated directly through shipping operations in 1996 was \$3,228,092.

With respect to harbour operations, the capital injection into the economy was as follows: Repairs, \$224,800; capital expenditures, \$87,900; surveying and dredging, \$15,000 — totalling \$347,700 of direct monetary stimulus to the economy.

Other important sectors of the economy directly tied to the port include the oyster fishery, which injected a total of \$2.6 million into the market-place, and the inshore fishery, which contributed a total of \$732,089.

One final sector I would like to touch on is the recreational or pleasure sector. The Summerside Yacht Club, located directly beside the port, was estimated to contribute over \$400,000 to the local economy, through a number of sources, including both our local boaters who purchase supplies and fuel and also visiting boaters who made purchases locally.

The port also provides both seasonal and full-time employment opportunities in a variety of capacities. In peak season, our port provides employment for 250 to 300 citizens, drawn from a labour force of over 6,000 people, or roughly 5 per cent of the labour pool, a significant percentage of our employment opportunities.

à condition qu'on y établisse un équilibre adéquat entre les améliorations, les orientations, les partenariats et le contrôle. Même si notre port est moderne, nous devons consentir des investissements importants dans l'infrastructure pour faire en sorte qu'il soit conforme aux normes d'aujourd'hui.

Nos installations portuaires à la fine pointe de la technologie offrent les services suivants: acconage, carburant, fournitures, eau douce, évacuation des eaux usées et, enfin, des services de gardiens du quai et des directeurs de port, qui sont en prise directe avec le trafic d'arrivée et de départ.

J'aimerais maintenant vous faire part de quelques statistiques qui, à notre avis, montrent bien l'importance que revêt le maintien d'un port dynamique et attrayant. Ces statistiques ont trait aux impacts économiques directs et indirects qu'a notre port sur la région, et elles sont tirées d'une étude d'impact économique réalisée en 1996 par un cabinet d'experts-conseils provincial qui avait pour mandat de quantifier l'importance réelle de notre port pour l'économie locale et régionale.

En termes réels, la valeur annuelle directe des activités portuaires s'est établie à 7 357 668 \$, somme que je vais maintenant répartir pour vous.

Le volet des activités axé sur le transport de la pomme de terre se répartit comme suit: acconage, manutention et entreposage, 2 023 217 \$; camionnage, 424 875 \$; inspections à quai, 20 000 \$; dépenses des officiers et de l'équipage, 224 000 \$; et, enfin, fournitures de navire, 250 000 \$. Les recettes totales directement liées au transport de la pomme de terre se sont donc chiffrées à 2 942 092 \$.

Lorsqu'on y ajoute d'autres formes de transport, par exemple celui du granulat, les recettes totales directement générées par les activités de transport en 1996 se sont établies à 3 228 092 \$.

En ce qui concerne les activités portuaires, l'injection de capitaux dans l'économie se ventile comme suit: réfections, 224 800 \$; dépenses en immobilisations, 87 900 \$; arpentage et dragage, 15 000 \$ — ce qui représente des mesures de stimulation monétaire directe totales de 347 700 \$ dans l'économie.

Parmi les autres importants secteurs de l'économie directement liés au port, on retrouve la pêche des huîtres, qui a injecté un total de 2,6 millions de dollars dans le marché et la pêche sur le littoral, dont la contribution totale s'est élevée à 732 089 \$.

J'aimerais dire un mot d'un dernier secteur, à savoir celui de la navigation récréative ou de plaisance. Le Summerside Yacht Club, qui se trouve tout juste à côté du port, aurait, selon des estimations, injecté plus de 400 000 \$ dans l'économie locale, par l'entremise d'un certain nombre de sources, y compris les plaisanciers locaux qui achètent des fournitures et du carburant et les visiteurs, qui effectuent également des achats au niveau local.

Le port fournit également des possibilités d'emplois saisonniers et à temps plein, à de multiples titres. Pendant la haute saison, notre port procure du travail à de 250 à 300 citoyens, issus d'une population active de plus de 6 000 personnes, soit environ 5 p. 100 du bassin de travailleurs, ce qui représente un pourcentage important des débouchés qui s'offrent à nous.

In the period between 1996 and 1998, the Port of Summerside handled 83 boats destined for various areas around the country and the world, carrying in excess of 500,000 tonnes of cargo. Some examples of the ports of call included Nova Scotia, Quebec, Newfoundland, Mexico, Brazil, Barbados, Trinidad, Uruguay, Norway and Venezuela, to name a few — truly an international port.

These figures help to emphasize the importance our port has for the local, regional and national economy.

All that being said, we would not be responsible if we did not address the other side of the balance sheet. The community realizes the significant financial and fiscal responsibility faced by all levels of government. We thank the federal government for constructing the new storage shed in 1995, at a cost of over \$7 million, as well as for the money going into the upgrading of the facility this year. We are all well aware of the expenses our state-of-the-art port has incurred over the years and, yes, one major expenditure has been the dredging of our approach and berthage channels which in essence limits our opportunities for growth in revenue potential.

We cannot hide the fact that we must re-evaluate our ledger to bring it more in line with today's realities. I bring a strong and unified message to you today that the community of Summerside is committed to being fiscally responsible to our nation.

Dredging costs have averaged roughly \$280,000 over the five-year period between 1990 and 1995, and they have had a significant impact on our balance sheet, as well as on our ability to attract new and diverse operations at our port.

I would like to touch upon one potential solution we are exploring with the provincial and federal governments: another major project for the city that may help to mitigate some of these dredging costs and thus put our port into a much improved position.

We restate that with a proper federal-provincial-municipal partnership in place, a more focused approach to revenue generation and port diversity activity can be achieved so that our port can become a model for the rest of Canada and the world. We do not wish to see our port go the way of the railways on P.E.I.

If I could, I would like to take you back in time, to 1989, when CFB Summerside was closed. At its peak, it employed close to 1,400 people. The community was devastated — not so much by the actual closure but by the fact that many lacked the confidence in our community's ability to bounce back from this adversity. Today, Summerside, then seen as the city that "maybe could" is now thought of as a city that can. We have a thriving and growing aerospace centre which has positioned us on the global map and is destined for only great things.

De 1996 à 1998, le port de Summerside a accueilli 83 navires en partance pour diverses régions du pays et du monde. Ces navires ont transporté plus de 500 000 tonnes de fret. Au nombre des ports d'escale, citons la Nouvelle-Écosse, le Québec, Terre-Neuve, le Mexique, le Brésil, la Barbade, la Trinité, l'Uruguay, la Norvège et le Venezuela pour n'en citer que quelques-uns — il s'agit donc véritablement d'un port international.

Ces chiffres font ressortir l'importance que revêt notre port pour l'économie locale, régionale et nationale.

Cela dit, nous ferions preuve d'irresponsabilité en occultant l'autre volet du bilan. La collectivité est consciente des responsabilités financières et budgétaires importantes que doivent assumer tous les ordres de gouvernement. Nous remercions le gouvernement fédéral d'avoir, en 1995, aménagé le nouvel entrepôt, à un coût de plus de 7 millions de dollars, de même que de l'argent qu'il consacre cette année à la mise à niveau des installations. Nous sommes parfaitement conscients des dépenses que notre port à la fine pointe de la technologie a générées au fil des ans. Oui, l'une des principales dépenses a eu trait au dragage du chenal d'entrée et des voies d'accès aux mouillages qui, essentiellement, limitent la croissance éventuelle de nos recettes.

Nous ne pouvons taire le fait que nous devons réévaluer notre grand livre pour faire en sorte qu'il s'harmonise mieux avec les réalités d'aujourd'hui. Le message fort et unanime que je veux vous transmettre aujourd'hui, c'est que la collectivité de Summerside est déterminée à se montrer financièrement responsable à l'endroit de notre nation.

De 1990 à 1995, soit sur une période de cinq ans, les coûts de dragage se sont élevés en moyenne à environ 280 000 \$, et ils ont eu un impact majeur sur notre bilan de même que sur notre capacité d'attirer dans notre port des activités nouvelles et diversifiées.

J'aimerais dire un mot d'une solution possible que nous explorons avec les gouvernements provincial et fédéral: il s'agit d'un autre projet d'envergure pour la ville, lequel pourrait avoir pour effet d'amortir une partie de ces coûts de dragage et, ce faisant, de placer notre port dans une situation nettement meilleure.

Grâce à un partenariat fédéral-provincial-municipal adéquat et à une approche mieux ciblée de la génération de recettes, on pourra diversifier les activités du port, ce qui permettra à ce dernier de devenir un modèle pour le reste du Canada et le monde. Nous ne voulons pas que notre port connaisse le sort qui a été réservé aux chemins de fer de l'Île-du-Prince-Édouard.

Avec votre permission, je vais vous ramener dans le temps, plus précisément en 1989, année où la BFC de Summerside a été fermée. À son apogée, elle employait près de 1 400 personnes. La collectivité a été dévastée — non pas tant par la fermeture proprement dite, mais bien plutôt par le fait que nombreux étaient ceux qui n'avaient pas confiance dans la capacité de notre collectivité de rebondir après avoir essuyé les coups de l'adversité. Summerside, ville qui, à l'époque, était considérée comme «pouvant peut-être», est aujourd'hui perçue comme une ville qui peut. Nous disposons d'un centre aérospatial dynamique et en



The port is not too dissimilar to the base. Its regional focus, its significant strategic location, being in the lucrative potato-growing area of the province and also having all sorts of other shipments pass through it since it is the only port in the western half of the province, its colourful past in building our rich history, and its future potential cannot be overlooked. We want to participate actively in a tri-level government partnership to ensure its future long-term prosperity and to maintain its important role in the community.

I would like to touch on what we think are some proactive steps the community and the region are taking to ensure the long-term stability of the port. Much like in a puzzle, the port is perhaps the single most important piece to completing our picture or vision of the future.

First, in order to start the picture, you need a strategy, a map to get you from point A to B. The City of Summerside is proud to have adopted its official plan, its road-map to the future. Summerside is the only city on the island to have such a document in place which clearly lays out the organized, long-term plan for capital infrastructure and development opportunities in a planned and professional manner, and that will help start to develop that picture.

This document has enabled us to communicate to all, in a manner which most understand, where we see our city heading in the future and why the port facility, along with other strategic pieces of the puzzle, will help to bring our vision to fruition.

Second, our local, private-public partnership has just completed a working paper on what it considers to be a dynamic and aggressive approach to long-term waterfront redevelopment, and again the port and wharf area are expected to play a significant role in this project.

This project would consist of constructing a land mass with the inside becoming a man-made lake with gates to control the water level and quality. The area inside the land mass is large enough to accommodate a number of sporting and leisure activities while adding valuable infrastructure to the community for future generations. The land mass will be proximately 60 metres in width and approximately 1,700 metres in length. Coincidentally, the design of this first-class water park would allow it to hold some of the water sports events for the 2009 Canada Summer Games to be hosted by P.E.I.

One of the more interesting findings of this preliminary study was the project's ability to deal with the tidal nature of the area and the inherent problems that come with the shifting of sands and

pleine croissance qui nous a positionnés sur la carte du monde. Ce centre est appelé à de grandes choses.

Le port n'est pas si différent de la base. On ne peut passer sous silence ni son accent régional, ni l'emplacement stratégique majeur qu'il occupe — il se trouve dans la région de la province où on s'adonne à la culture lucrative de la pomme de terre, et toutes sortes d'autres chargements y passent, puisqu'il s'agit du seul port se trouvant dans la moitié ouest de la province —, prenez le rôle coloré qu'elle a joué dans l'édification de notre riche histoire, et on ne saurait passer sous silence son potentiel. Nous tenons à prendre une part active à un partenariat regroupant les trois ordres de gouvernement, afin d'assurer sa prospérité à long terme et de maintenir le rôle important qu'elle joue dans la collectivité.

J'aimerais dire un mot de ce qui, à notre avis, constitue certaines mesures proactives que la collectivité et la région prennent pour assurer la stabilité à long terme du port. Un peu comme dans un casse-tête, le port est peut-être la pièce unique la plus importante pour assurer la concrétisation de l'image ou de la vision que nous avons de l'avenir.

Pour commencer, on doit d'abord se doter d'une stratégie, d'un itinéraire qui mène du point A au point B. La Ville de Summerside est fière d'avoir adopté son plan officiel, son guide pour l'avenir. Summerside est la seule ville de l'île à s'être dotée d'un tel document, où on définit clairement le plan concerté et à long terme des possibilités d'immobilisations et d'un développement d'une façon organisée et professionnelle. Nous utiliserons ce plan pour commencer à concrétiser notre vision.

Le document nous a permis de communiquer à tous, d'une façon compréhensible pour le plus grand nombre, l'orientation future de notre ville et la raison pour laquelle les installations portuaires, de concert avec d'autres pièces stratégiques du casse-tête, contribueront à concrétiser notre vision.

Deuxièmement, notre partenariat privé-public local vient tout juste de mettre la dernière main à un document de travail portant sur ce qu'il considère comme une approche dynamique et énergique du réaménagement à long terme de notre secteur riverain. Une fois de plus, on s'attend à ce que le port et les quais jouent un rôle important dans ce projet.

Le projet consisterait en l'aménagement d'une terre émergée dont l'intérieur deviendrait un lac artificiel muni de portes pour contrôler le niveau et la qualité de l'eau. La terre émergée serait suffisamment grande pour accueillir un certain nombre d'activités sportives et récréatives, tout en dotant la collectivité d'une infrastructure précieuse pour les générations futures. La terre émergée mesurerait environ 60 mètres de largeur et environ 1 700 mètres de longueur. Soit dit en passant, la conception de ce parc d'attractions nautiques de première classe permettrait d'accueillir certaines des manifestations liées aux sports nautiques à l'occasion des Jeux d'été du Canada de 2009, qui sont organisés par l'Île-du-Prince-Édouard.

L'une des conclusions les plus intéressantes de l'étude préliminaire a trait à la capacité du projet de s'accommoder du fait que la région est assujettie aux marées ainsi que de régler les

the silting of the harbour, the approach channel and the docking berths.

An innovative concept developed in Australia, which may be able to play a significant role in this project, is a sand-shifter which reclaims sand from one area and redirects it into areas deemed more appropriate and where it can be better utilized. One of the major drawbacks to our port, and one of the biggest financial drains to our operation, is the cost associated with dredging, not only of our channel but also our berthing docks. With this new technology, we could have the ability to perform year-round dredging at a fraction of the cost and disruption to our existing operations. This revolutionary system has many other direct benefits and other uses, besides the obvious which is to act as a permanent channel dredging tool to deal with our approach-depth problem. It can also play an important role in beach development and beach recharging programs, land mass creation, and in winter months can be used for the sanding of roads. With this technology, the potential exists to offset any unnatural changes to the environment, mitigating many existing and potential problems that may arise.

Work is also under way at the present time on some strategic research into the potential to attract cruise ships and alternative forms of water crafts, other than cargo ships, to our port. As our local and regional infrastructure has matured, and with the cooperative effort of the community, we have collaborated and pooled our resources to back Summerside as a destination. We believe the water access plays a pivotal role in our future. One only needs to look at the increase in cruise ship activity to see the potential this sector of the market holds, but you can be assured we are not intending to put all our eggs in one basket.

We as a community feel that we are positioned to share in new wealth in the long term and that we must work in a cooperative effort to ensure that this takes place. Slurry systems, the cruise ship industry, the west-end development project, the downtown revitalization program, and building on our historic roots including our strong link to the past boat-building era, are all helping us recapture our past and make it one with the future. All of these diversification programs rely on a vibrant and attractive port for their success.

We believe that the port infrastructure should be split in three ways: The Holman's & Queen's wharf should become the responsibility of the Department of Fisheries and Oceans; the yacht club breakwall should become the property of the Summerside Yacht Club; and finally, the Transport Canada wharf and Indian Head breakwall should become the joint responsibility of the federal-provincial-municipal partnership. It would be our

problèmes inhérents associés à la mobilité du sable et à l'envasement du port, du chenal d'entrée et des mouillages.

En Australie, on a mis au point un concept novateur qui pourrait jouer un rôle considérable dans ce projet. Il s'agit d'un dispositif de déplacement du sable qui récupère du sable à un endroit pour le diriger vers d'autres, où il est réputé plus utile et où il peut être mieux utilisé. L'un des inconvénients majeurs pour notre port, et l'une des ponctions financières les plus importantes qui s'exercent sur son budget, a trait aux coûts associés au dragage, non seulement du chenal d'entrée, mais aussi des mouillages. Cette nouvelle technologie nous donnerait la possibilité d'effectuer des dragages à longueur d'année, à une fraction du coût. De plus, nos activités existantes seraient nettement moins touchées. Ce système révolutionnaire a d'autres utilisations et de nombreux autres avantages directs, hormis celui, manifeste, qu'il constituerait un outil permanent de dragage du chenal grâce auquel nous pourrions régler le problème que représente la profondeur du chenal d'entrée. Il pourrait également jouer un rôle important au chapitre des programmes de mise en valeur et de réensablage des plages ainsi que de la création de terres émergées. Dans les mois d'hiver, on pourrait également s'en servir pour l'épandage du sable sur les routes. Cette technologie pourrait permettre de neutraliser toute modification artificielle de l'environnement et d'atténuer bon nombre des problèmes existants et éventuels.

On a également entrepris des recherches stratégiques pour déterminer s'il serait possible d'attirer dans notre port des navires de croisière et des navires autres que des navires de charge. Comme notre infrastructure locale et régionale est aujourd'hui parvenue à maturité, grâce aux efforts concertés de la collectivité, nous avons collaboré et mis nos ressources en commun pour faire de Summerside une destination. Nous croyons que l'accès à l'eau jouera un rôle essentiel dans notre avenir. Il suffit d'observer l'activité des navires de croisière pour constater le potentiel de ce secteur du marché, mais vous pouvez avoir l'assurance que nous n'avons nullement l'intention de mettre tous nos oeufs dans le même panier.

En tant que collectivité, nous estimons être bien positionnés pour saisir notre part de la nouvelle richesse à long terme, et nous devons coopérer pour faire en sorte que cela se réalise. Les systèmes d'évacuation de la boue, l'industrie des navires de croisière, le projet de mise en valeur du secteur ouest, le programme de revitalisation du centre-ville et l'exploitation de nos racines historiques, y compris le fort lien que notre ville entretient avec la construction navale d'antan, sont autant d'éléments qui nous permettent de nous réapproprier notre passé et de l'intégrer à l'avenir. La réussite de tous ces programmes de diversification dépend de l'existence d'un port dynamique et attrayant.

Nous pensons que l'infrastructure portuaire devrait être divisée en trois: le quai Holman's & Queen's devrait être la responsabilité du ministère des Pêches et des Océans; le brise-lames devrait devenir la propriété du Summerside Yacht Club; et, enfin, le quai de Transports Canada et le brise-lames d'Indian Head devraient relever de la responsabilité conjointe du partenariat fédéral-provincial-municipal. À notre avis, le gouvernement



suggestion that the federal government remain responsible for capital expenditures, and the province and the municipality should be responsible for the operational side of the port.

In summary, we believe that, with some proactive projects the City of Summerside has undertaken, and with new partnerships with all levels of government, our port can become a model for all small Canadian ports. The Port of Summerside should become a model for sand-shifter technology for all ports facing a dredging issue. Our port partnership should proactively pursue alternative and traditional forms of revenue generation and this partnership should be actively involved in the decision-making process related to the implementation of the Bill C-9. The Summerside port should be given every opportunity to remain viable in the long term.

On behalf of the citizens of Summerside and Prince Edward Island, I extend an open invitation to all of you to come and enjoy our fine island hospitality in the very near future.

**Senator Forrestall:** The root of this is you wish to remain a viable port.

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Forrestall:** You are talking about the port being up to standard. Is that a minimum standard or a commercial standard?

**Mr. Mike Thususka, Economic Development Officer, City of Summerside:** We know there are issues related to the capital infrastructure improvements needed in our port. We have not identified a particular standard. We simply realize repairs need to be done to bring our port up to speed with today's realities. There are issues related to some of the wharf piers, the channel and so on.

**Senator Forrestall:** If the bill goes through, you will be in jeopardy with respect to funding. How would you raise money to put in place, for example, the sand filtration system? It seems like an extraordinarily good idea. Is it mobile? Could you move it to other places?

**Mr. Thususka:** In order to address your question with respect to revenue generation, we must look at alternatives. Obviously, the depth of our channel and berthing docks has an impact on our ability to attract new revenue. That is why we are considering the sand-shifter technology. In a nutshell, the best way to describe it is to think of it as a number of straws placed around various areas in the channel. These straws are at a certain depth. The sand is agitated, the straws suck the sand out, and we are able to pump it to another area of the city, or to a holding tank perhaps, to be used for beach regeneration, the sanding of our streets or land mass creation. This is in the preliminary stages.

We are awaiting soil samples which we can send to this company to find out the actual cost associated with installing this technology.

fédéral devrait demeurer responsable des immobilisations, et la province et la municipalité, des activités du port.

Bref, nous pensons que, étant donné certains projets proactifs entrepris par la Ville de Summerside et les nouveaux partenariats conclus avec tous les ordres de gouvernement, notre port peut devenir un modèle pour tous les petits ports canadiens. Le port de Summerside devrait, en ce qui a trait à la technologie de déplacement du sable, devenir un modèle pour tous les ports aux prises avec un problème de dragage. Notre partenariat devrait rechercher de façon proactive des formes nouvelles et traditionnelles de génération de recettes, et il devrait aussi être associé activement au processus décisionnel lié à la mise en oeuvre du projet de loi C-9. On devrait donner au port de Summerside la possibilité de demeurer viable à long terme.

Au nom des citoyens de Summerside et de l'Île-du-Prince-Édouard, je vous invite tous à venir profiter dans un proche avenir de notre aimable hospitalité insulaire.

**Le sénateur Forrestall:** Le fond de l'affaire, c'est que vous souhaitez préserver la viabilité du port.

**M. MacDougall:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez dit que le port était conforme aux normes. S'agit-il de normes minimales ou de normes commerciales?

**M. Mike Thususka, agent de développement économique, Ville de Summerside:** Nous savons que des problèmes sont liés au projet d'immobilisations dont a besoin notre port. Nous n'avons pas défini une norme en particulier. Nous comprenons seulement que notre port doit être mis à niveau pour répondre aux réalités d'aujourd'hui. Il y a des problèmes liés à certains des quais, au chenal, et cetera.

**Le sénateur Forrestall:** Si le projet de loi est adopté, votre financement sera mis en péril. Combien d'argent avez-vous recueilli pour, par exemple, le système de filtration du sable? Voilà qui apparaît comme une idée extraordinaire. Est-il mobile? Peut-on le mettre en place à d'autres endroits?

**M. Thususka:** Pour répondre à votre question concernant la génération de recettes, nous devons nous pencher sur des solutions de rechange. De toute évidence, la profondeur de notre chenal et de nos mouillages a un impact sur notre capacité d'attirer de nouvelles recettes. C'est pourquoi nous envisageons la technologie de déplacement du sable. En résumé, la meilleure façon de décrire le dispositif est la suivante: c'est comme si on plaçait un certain nombre de pailles à divers points du chenal. Ces pailles se trouvent à une certaine profondeur. Le sable est agité, les pailles aspirent le sable, et nous sommes en mesure de le pomper vers un autre secteur de la ville, ou peut-être vers un bassin de rétention, après quoi il sera utilisé pour la remise en valeur des plages, l'épandage de sable dans nos rues ou la création de terres émergées. Le projet en est au stade embryonnaire.

Nous attendons des échantillons de sol que nous acheminerons à l'entreprise pour établir le coût réel associé à l'installation de la technologie.

**Senator Forrestall:** How do you propose to finance it?

**Mr. Thususka:** The sand-sifter technology came out of our project to rejuvenate our west end. There are many issues with our west end and our waterfront. One of the issues was how do we deal with the shifting of sands? A gentleman was visiting from Australia and we got into a conversation about the problem, and that is how we got into the sand-shifter technology.

**Senator Forrestall:** What about going to the bank?

**Mr. Thususka:** We were looking at partnering with the federal and provincial governments. We have set up a technical committee to study these issues. We are in the very early stages of that process. At the present time the committee is working on terms of reference for the request for proposal so that we have an idea of costs. Once we have a better understanding of the actual cost, we can decide where to go to get the funding for the project.

**Senator Forrestall:** You have acknowledged the \$7 million federal contribution to the shed. It is a beautiful one. What I am attempting to get from you is how you plan to finance yourselves once you are a candidate for divestiture.

**Mr. Thususka:** We believe it will be through a government partnership of some sort. Once we address the fundamental issues of the state of the port and the dredging problem, then we believe we will be able to find new forms of revenue generation. We believe that, with such a program, we will be able to market ourselves much more aggressively to attract alternative forms of transportation to our community. Putting the port in the hands of the people of the community will allow us to go out and have an aggressive marketing campaign.

**Mr. MacDougall:** We will be a little more proactive.

**Senator Forrestall:** I look forward to hearing Senator Callbeck's questions because she has had firsthand experience as premier of the province.

If the port were offered to the province and the province declined and the port were then offered to the city of Summerside — this is not a hypothetical question — how would you cope with it? Have you discussed financing, for example, with the banks?

**Mr. MacDougall:** No.

**Mr. Thususka:** We have not reached that stage of the game yet. Through this bill and some of the work I am undertaking, we have just started to consider the options. Obviously we are a bit behind on what we should have been doing. That is why we are trying to be proactive in what we are doing.

**Le sénateur Forrestall:** Quel mode de financement proposez-vous?

**M. Thususka:** La technologie de déplacement du sable est issue de notre projet de revitalisation du secteur ouest. Le secteur ouest et notre site riverain posent de nombreux problèmes. L'un d'entre eux tient au traitement qu'il convient d'accorder au déplacement du sable. Nous avons accueilli un visiteur australien, auprès de qui nous avons évoqué le problème, et c'est ainsi que nous nous sommes intéressés à la technologie de déplacement du sable.

**Le sénateur Forrestall:** Envisagez-vous de vous adresser à une banque?

**M. Thususka:** Nous étudions la possibilité de conclure un partenariat avec les gouvernements fédéral et provincial. Nous avons constitué un comité technique chargé d'étudier ces questions. Nous en sommes au tout début du processus. À l'heure actuelle, le comité s'affaire à la préparation du mandat de la demande de propositions, histoire de nous donner une idée des coûts. Une fois que nous aurons une meilleure idée du coût réel, nous serons en mesure de déterminer à qui nous devons nous adresser pour assurer le financement du projet.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez reconnu la contribution de 7 millions de dollars consentie par le gouvernement pour l'entrepôt. C'est une contribution magnifique. Ce que j'essaie de vous faire dire, c'est comment vous envisagez d'assurer votre financement une fois que vous serez candidat à l'aliénation.

**M. Thususka:** Nous croyons que le financement passera par une forme quelconque de partenariat avec le gouvernement. Une fois que nous aurons réglé les problèmes fondamentaux liés à l'état du port et au dragage, nous serons en mesure, croyons-nous, de trouver de nouvelles formes de génération de recettes. Forts d'un tel programme, nous serons en mesure, croyons-nous, de faire une mise en marché beaucoup plus dynamique, afin d'attirer de nouveaux types de transport dans notre collectivité. Le fait de confier le port aux résidents de la collectivité nous donnera la possibilité de mettre sur pied une campagne de mise en marché énergique.

**M. MacDougall:** Nous serons un peu plus proactifs.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis impatient d'entendre les questions du sénateur Callbeck puisque, à titre de première ministre de la province, elle possède une expérience de première main.

Si on offrait le port à la province, et que cette dernière déclinait l'offre et que le port était par la suite offert à la ville de Summerside — ce n'est pas une question hypothétique —, comment réagiriez-vous? Avez-vous, par exemple, abordé la question du financement auprès de banques?

**M. MacDougall:** Non.

**M. Thususka:** Nous n'en sommes pas encore là. Par l'entremise du projet de loi et de certains des travaux que j'ai entrepris, nous venons tout juste d'entreprendre l'étude des options qui s'offrent à nous. De toute évidence, nous accusons un peu de retard par rapport à ce que nous aurions dû faire. Voilà



**Senator Forrestall:** Is there anything that disturbs you in Bill C-9?

**Mr. MacDougall:** The part of Bill C-9 that disturbs me says there should be one port authority for the four ports on P.E.I. It disturbs me because there is also an ACOA report which says there should be one port authority for P.E.I., but that two ports should close, Summerside being one. That is like having a noose around your neck and waiting for someone to kick the stool out from underneath you.

**Senator De Bané:** Thank you for your presentation. I should like to explain to you why I support the provisions in this bill concerning small ports.

Essentially, there are two philosophies at play here. One states that the fate of the ports of your province should be in the hands of unknown bureaucrats in Ottawa and they will make decisions about the fate of those ports.

The other philosophy states that, no, the private sector and the local people in each area should be in charge. We make the assumption that they are a lot more productive and efficient than anonymous bureaucrats in Ottawa who do not live in P.E.I.. That is the approach. Who should be in charge of those ports: people you do not know in Ottawa or people who live in, and have at heart the destiny of, your province?

The minister announced sometime ago his policy regarding the 549 harbours and port facilities in Canada. Already 114 sites have been transferred, two have been demolished, and 199 have been de-proclaimed as public harbours, so 60 per cent of all sites have been resolved. Now the department has put in place that fund of over \$100 million to help the remaining ports whereby, as a first step, they will sit down with you, finance a feasibility study, a marketing study, a capital-needs study, to assess what should be done to keep those ports viable.

Minister Collenette has told this committee that his department has gone the extra mile for P.E.I. because it looked as though it would be the only coastal province which would not have a CPA port. He mentioned the announcement made in Summerside before Christmas regarding financial assistance and said that the Canada Port Authority in P.E.I. would be organized to run four ports there. In the meantime, assistance was to be given to keep the ports in good repair until the Canada Port Authority was organized.

As you know, the minister brought forward a major amendment to the bill in clause 72 to keep with the minister operating responsibility for public ports and public facilities that are not divested pending the resolution of individual situations. The final

pourquoi nous tentons d'être proactifs dans ce que nous entreprenons.

**Le sénateur Forrestall:** Y a-t-il des aspects du projet de loi C-9 qui vous préoccupent?

**M. MacDougall:** La partie du projet de loi C-9 qui me préoccupe est celle où on affirme qu'il devrait y avoir une seule administration portuaire pour les quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard. Cet aspect me préoccupe parce qu'il existe également un rapport de l'APECA où l'on précise que l'Île-du-Prince-Édouard devrait compter une administration portuaire, mais que deux ports devraient être fermés, notamment celui de Summerside. C'est un peu comme si nous avions un noeud coulant autour du cou et que quelqu'un s'apprêtait à faire tomber le tabouret sur lequel nous nous trouvons.

**Le sénateur De Bané:** Merci de votre exposé. J'aimerais vous expliquer pourquoi je suis en faveur des dispositions du projet de loi concernant les petits ports.

Essentiellement, deux philosophies sont en jeu. Selon la première, c'est à des bureaucrates sans visage d'Ottawa qu'il appartient de décider du sort des ports de votre province et de prendre des décisions à leur sujet.

Selon la deuxième, c'est au secteur privé et aux résidents locaux de chacune des régions que devrait incomber cette responsabilité. Nous tenons pour acquis qu'ils sont beaucoup plus efficaces et productifs que les bureaucrates anonymes d'Ottawa, qui ne vivent pas à l'Île-du-Prince-Édouard. Voilà l'approche. Qui devrait assumer la responsabilité de ces ports? Des personnes d'Ottawa que vous ne connaissez pas ou des personnes qui vivent dans votre province et qui ont sa destinée à coeur?

Il y a un certain temps, le ministre a annoncé sa politique concernant les 549 havres et installations portuaires que compte le Canada. Déjà, 114 ont été cédés, deux ont été démolis et 199 ont perdu leur statut de port public, de sorte que le cas de 60 p. 100 d'entre eux a déjà été réglé. Le ministère a maintenant mis en place un fonds d'aide aux ports restants de plus de 100 millions de dollars: dans un premier temps, des fonctionnaires discuteront avec vous, financeront une étude de faisabilité, une étude de marché et une étude des besoins en capitaux pour déterminer ce qui devrait être fait pour préserver la viabilité des ports.

Le ministre Collenette a déclaré aux membres du comité que son ministère avait fait un petit effort supplémentaire pour l'Île-du-Prince-Édouard parce qu'il s'agissait de la seule province côtière qui, selon les apparences, n'allait pas être régie par une Administration portuaire canadienne (APC). Il a mentionné l'annonce faite à Summerside avant Noël concernant l'aide financière et déclaré qu'une Administration portuaire canadienne serait constituée à l'Île-du-Prince-Édouard pour gérer les quatre ports que compte la province. Entre-temps, on a alloué une aide financière pour faire en sorte que les ports demeurent en bon état jusqu'à la mise en place de l'Administration portuaire canadienne.

Comme vous le savez, le ministre a proposé, dans l'article 72, une modification majeure du projet de loi, conformément à la responsabilité fonctionnelle qui lui incombe à l'égard des ports publics et des installations portuaires non aliénés, dans l'attente du

adjudication over certain ports would remain in the political domain with Parliament having a say on that. Hopefully the politicians would be sensitive to regional and local interests.

I personally have represented a riding in the Gaspé Peninsula which has exactly the same configuration as the other maritime provinces. I think it is a lot better to put those ports in the hands of local people who will be freed from those regulations in Ottawa and the tariffs and the rates set by bureaucrats in Ottawa. They will develop their own business plan. You have shown this morning how imaginative you are with all the initiatives that you see to increase the profitability of your ports in P.E.I. I am sure that 99 per cent of the suggestions you have made have never crossed the minds of the bureaucrats in Ottawa. This is why I think that what the minister is suggesting in this bill is the right policy to help you achieve your ambitions.

**Senator Callbeck:** I want to thank you both for coming to Ottawa to talk about the importance of the Port of Summerside.

First, I want to commend you on the improvements that have been made to the waterfront over the last two years and on your official plan. Certainly, you are a very progressive area, as all Canadians know what Summerside has accomplished since the closure of the base. You are a model city.

Having been brought up seven miles from Summerside, I realize the importance of the port, which you have outlined so well this morning in your brief when you talk about direct dollar value being over \$7 million. At peak times, it provides employment for 5 per cent of the labour pool. Those are very significant figures. Certainly the port creates a lot of economic development in the area.

In your brief, you mentioned that the port requires significant infrastructure investment to bring it up to standard. Do you have an idea of the figure? How much money are you talking about?

**Mr. Thususka:** I am not 100 per cent sure. A few studies have been circulated with respect to the actual amounts. I would hazard a guess that hundreds of thousands of dollars have been spent on pier system there, the Queen's wharf and the like. That would be a ballpark figure. We apologize that we do not have the actual number in front of us. We should have been prepared for that.

**The Chairman:** Could you furnish us with those figures?

**Mr. Thususka:** Certainly.

**Senator Callbeck:** You mentioned a new dredging system. Do you have any idea of costs that would be involved there, or is it too early to tell?

**Mr. Thususka:** We have only looked at dredging from the operational side and only with respect to the Australian experience. The costs there, on average, are \$260,000 to \$280,000 in the five-year period we studied. Someone suggested to us that we could reduce that level roughly in half. However, much of it is

règlement de problèmes particuliers. La décision finale concernant certains ports demeurerait du domaine public, le Parlement ayant un mot à dire à ce sujet. Avec un peu de chance, les politiciens se montreront sensibles aux intérêts régionaux et locaux.

Pour ma part, j'ai représenté une circonscription de la Gaspésie dont la configuration est la même que celle qu'on retrouve dans les autres provinces maritimes. Je pense qu'il vaut beaucoup mieux confier la responsabilité de ces ports aux résidents locaux, qui ne seront pas assujettis aux règlements fixés par Ottawa ni aux tarifs et aux taux établis par des bureaucrates d'Ottawa. Ils élaboreront leur propre plan opérationnel. Ce matin, vous avez montré l'imagination dont vous pouvez faire preuve dans toutes les initiatives que vous avez envisagées pour accroître la rentabilité des ports de l'Île-du-Prince-Édouard. Je suis certain que 99 p. 100 des suggestions que vous avez faites ne sont jamais venues à l'esprit des bureaucrates d'Ottawa. Voilà pourquoi je pense que les propositions faites par le ministre dans le projet de loi constituent la politique la mieux en mesure de vous aider à réaliser vos ambitions.

**Le sénateur Callbeck:** Je tiens à vous remercier tous deux d'être venus à Ottawa pour parler de l'importance que revêt le port de Summerside.

Premièrement, je tiens à vous féliciter des améliorations qui ont été apportées au site riverain au cours des deux dernières années de même que de votre plan officiel. Votre région est certes progressiste, et tous les Canadiens savent ce que Summerside a accompli depuis la fermeture de la base. Vous êtes une ville modèle.

Comme j'ai grandi à sept milles de Summerside, je suis consciente de l'importance du port, que vous avez si bien définie dans votre exposé de ce matin, en évoquant une valeur pécuniaire directe de plus de 7 millions de dollars. Pendant la haute saison, il emploie 5 p. 100 du bassin de travailleurs. Ce sont là des chiffres très importants. Le port apporte à coup sûr une contribution importante au développement économique de la région.

Dans votre exposé, vous avez mentionné qu'il faudrait consentir d'importants investissements dans l'infrastructure pour assurer la mise à niveau du port. Avez-vous une idée des chiffres? De combien d'argent s'agit-il?

**M. Thususka:** Je n'en suis pas absolument certain. À propos des chiffres réels, quelques études ont circulé. Je dirais que quelques centaines de milliers de dollars ont été consacrés aux quais, au quai Queen's, et cetera. Il s'agit d'une estimation. Nous nous excusons de ne pas avoir le chiffre exact devant nous. Nous aurions dû nous préparer en conséquence.

**La présidente:** Pourriez-vous nous fournir ces chiffres?

**M. Thususka:** Certainement.

**Le sénateur Callbeck:** Vous avez fait état d'un nouveau système de dragage. Avez-vous une idée des coûts associés à un tel système, ou est-il trop tôt pour l'établir?

**M. Thususka:** Nous n'avons étudié le dragage que du point de vue opérationnel et qu'à la lumière de l'expérience australienne. Pour la période de cinq années que nous avons étudiée, les coûts s'élèvent, en moyenne, de 260 000 \$ à 280 000 \$. On nous a laissé entendre que ce montant pourrait être réduit environ de



dependent upon the materials being pumped out of the area. Until we get the actual samples, we will not have an exact figure. It was also suggested that it would be able to operate year-round.

**Senator Callbeck:** When do you expect to have those figures?

**Mr. Thususka:** They will start to dredge in the next couple of weeks. As soon as we get those figures, we will fax them to Australia. I am hoping that will be in the next month or so.

**Senator Callbeck:** Would the City of Summerside consider taking over the port? Is it possible the city could take it over, continue to operate it and pay for the ongoing maintenance, infrastructure and dredging?

**Mr. Thususka:** I would like to think we could. We believe we are a community that can. I would like to sit down in a partnership-type forum so that we could address all the issues and ensure that we are all reading from the same song sheet to understand the cost and the revenues. One of the difficulties we have had in the past is understanding the costs associated with the ports. Three or four different reports or studies have reported three or four different figures with respect to costs. We believe in our hearts that we can. However, we would like to see the numbers and form this partnership so that the port can actually become viable.

**Senator Callbeck:** When you talk about a partnership, you do so on the assumption that the federal government would be putting money in, do you not?

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Bryden:** I know Summerside reasonably well. As a matter of fact, I live 50 yards from the high water mark of the Northumberland Strait. When I get up in the morning, I see the lights at Summerside.

My concern is to ensure that in your planning you understand that one of the principal purposes of this bill and the marine policy that it will enact is to remove the federal government from the ports' business within six years. Are you aware of that?

**Mr. Thususka:** Yes.

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Bryden:** From your dealings with various levels of government, do you believe that within the six-year period, you can get sufficient funding to bring your port facility up to commercial standards and obtain the infrastructure you need to go forward after that?

**Mr. MacDougall:** We would hope so.

**Mr. Thususka:** I would like to think so. When we look at the big picture, one of the biggest fears shared by the City of Summerside and the region surrounding the program is what

moitié. Toutefois, tout dépend de ce qui sera pompé. Jusqu'à ce que nous disposions d'échantillons, nous n'aurons pas de chiffres exacts. On a également laissé entendre que le système pourrait fonctionner pendant toute l'année.

**Le sénateur Callbeck:** Quand comptez-vous avoir en main ces données?

**M. Thususka:** On commencera à pomper dans les deux ou trois prochaines semaines. Dès que nous aurons ces données, nous les expédierons en Australie par télécopieur. J'espère que cela se fera au cours du prochain mois environ.

**Le sénateur Callbeck:** La Ville de Summerside pourrait-elle envisager d'assumer la responsabilité du port? Est-il possible que la ville s'approprie le port, continue d'en assurer l'exploitation et assume les coûts permanents d'entretien, d'immobilisations et de dragage?

**M. Thususka:** Il me plaît de croire que nous le pourrions. Nous en croyons notre collectivité capable. J'aimerais siéger à une tribune fondée sur un partenariat, où nous pourrions aborder toutes les questions et veiller à ce que, le moment venu de comprendre les coûts et les recettes, nous ayons tous les mêmes points de référence. L'une des difficultés que nous avons éprouvées par le passé tient à la compréhension des coûts associés au port. Dans trois ou quatre études ou rapports différents, on a fait état de trois ou quatre chiffres différents concernant les coûts. Dans nos coeurs, nous sommes convaincus de notre capacité. Toutefois, nous aimerions voir les chiffres et former un partenariat, de manière à assurer la viabilité du port.

**Le sénateur Callbeck:** Lorsque vous évoquez un partenariat, vous tenez pour acquis que le gouvernement fédéral injecterait de l'argent, n'est-ce pas?

**M. MacDougall:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Je connais assez bien Summerside. En fait, je vis à 50 verges de la laisse de crue du détroit de Northumberland. Le matin, à mon réveil, je vois les lumières de Summerside.

Ce qui me préoccupe, c'est de m'assurer que, dans votre planification, vous comprenez que l'un des principaux objectifs du projet de loi et de la politique maritime qu'il institue consiste à assurer le retrait du gouvernement fédéral des ports dans les six prochaines années. En êtes-vous conscients?

**M. Thususka:** Oui.

**M. MacDougall:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** À la lumière des pourparlers que vous avez eus avec divers ordres de gouvernement, avez-vous le sentiment de pouvoir, au cours des six prochaines années, obtenir un financement suffisant pour faire en sorte que vos installations portuaires soient conformes aux normes commerciales et mettre en place l'infrastructure dont vous aurez besoin pour aller de l'avant par la suite?

**M. MacDougall:** Nous l'espérons.

**M. Thususka:** Il me plaît de le croire. Lorsqu'on examine la situation d'ensemble, l'une des craintes les plus grandes qu'éprouvent la Ville de Summerside et la région à l'égard du

happens next. We are here to tell you that some of the reports or studies that have been undertaken exclude Summerside from future operations. That is one of our biggest issues.

We would like to think that we have a vested interest in our port and that we as a community and region can be strong.

With respect to the capital dollars, I believe we can be self-sustainable if the proper infrastructure improvements are in place. There also needs to be a strategic focus with respect to revenue generation apart from the traditional ways we have undertaken business. We wish to understand all the ramifications and the financial issues with respect to the ports. That is why we are here to express our concerns with respect to the bill.

**Senator Bryden:** Is it correct to say that the ability to finance capital maintenance in the future, not during this transition period, will come from cash flow?

There are currently two contrasting situations in the country with respect to major ports. Representatives from the Port of Vancouver assured us that they have no problem in financing their capital maintenance out of cash flow because their cash flow is about \$25 million per year. Mind you, the capital maintenance demands are huge. However, we also heard from representatives of the Port of Halifax, which is a major port, who feel they will have a major problem financing their capital gains out of cash flow.

If you start the way you want and have the projects going you believe you can have, will your cash flow come up to a level that can either be banked or used as security for funding?

**Mr. Thususka:** Our revenue generation has been hindered by many issues. Obviously the dredging costs have an impact on our balance sheet. We also have in place a great deal of top-quality infrastructure that needs to be maintained. In order to manage those two issues, we are considering taking some practice steps such as the slurry system, west end rejuvenation and waterfront redevelopment. All those things will help us to market our port to the rest of the world.

We feel we have addressed the cost side of life and now want to consider what marketing avenues we may be able to take.

**Senator Spivak:** Apparently what you will be required to pay to the federal government will be based on gross rather than net revenues. How do you feel about that?

**Mr. Thususka:** I can give you my gut feeling. Unfortunately, we have not delved into many of these issues.

**Senator Spivak:** That deals with cash flow.

programme a trait à la suite des événements. Nous sommes ici pour vous dire qu'un certain nombre d'études ou de rapports qui ont été entrepris excluent Summerside de toute forme d'activité future. Voilà l'un des principaux enjeux.

Nous nous plaisons à croire que nous avons un intérêt direct pour notre port et que notre région, tout comme notre collectivité, peut être forte.

En ce qui concerne les capitaux, je crois que nous pourrions nous autosuffire à condition que des améliorations soient apportées aux immobilisations. On doit aussi mettre un accent stratégique sur des modes de génération de recettes qui s'écartent de nos modes traditionnels de faire des affaires. Nous voulons comprendre l'ensemble des ramifications et des enjeux financiers relatifs aux ports. C'est pourquoi nous sommes ici pour vous faire part des préoccupations que nous inspire le projet de loi.

**Le sénateur Bryden:** A-t-on raison d'affirmer que la capacité de financer l'entretien des immobilisations à l'avenir, et non pendant la période de transition, dépendra des liquidités?

En ce qui concerne les ports majeurs, on observe actuellement au pays deux situations opposées. Des représentants du port de Vancouver nous ont assuré qu'ils n'auraient aucune difficulté à financer l'entretien des immobilisations à même leurs liquidités, ces dernières s'élevant à environ 25 millions de dollars par année. Naturellement, les exigences à ce chapitre sont colossales. Toutefois, nous avons également entendu des représentants du port d'Halifax, soit un port majeur, qui estiment qu'ils auront beaucoup de mal à financer leurs immobilisations à même leurs liquidités.

Si vous débutez comme vous le voulez et que les projets que vous croyez pouvoir avoir sont mis de l'avant, vos liquidités atteindront-elles un jour un niveau tel qu'elles pourront être placées ou utilisées comme garantie pour obtenir du financement?

**M. Thususka:** La génération de recettes s'est heurtée à de nombreux problèmes. De toute évidence, les coûts de dragage ont un impact sur notre bilan. Dans une large mesure, nous disposons également d'une infrastructure de tout premier plan, qui doit être entretenue. Pour faire face à ces deux problèmes, nous envisageons de prendre certaines mesures pratiques, par exemple le système d'évacuation des boues, la revitalisation du secteur ouest et le réaménagement du site riverain. Voilà autant de projets qui nous aiderons à faire la promotion de notre port dans le reste du monde.

Nous avons le sentiment de nous être intéressés à la question des coûts, et nous voulons maintenant nous pencher sur les possibilités de mise en marché qui s'offrent à nous.

**Le sénateur Spivak:** Apparemment, les sommes que vous serez tenus de verser au gouvernement fédéral seront établies en fonction des recettes brutes plutôt qu'en fonction des recettes nettes. Qu'en pensez-vous?

**M. Thususka:** Je ne puis que vous donner une impression. Malheureusement, nous n'avons pas abordé beaucoup de ces enjeux.

**Le sénateur Spivak:** Ils ont trait aux liquidités.



**Mr. Thususka:** I am taking a general approach. If our port remains in its present situation, it will not be sustainable six years from now. We know that. As a community, we are examining alternative ways of doing business and of keeping our balance sheet.

If we have sufficient revenue to sustain our port, we will all be happy and we would be willing to do whatever the partnership and the government agreed to do. However, I am not sure I am qualified to answer that question specifically.

**Senator Forrestall:** Have you considered or would you consider seeking the authority and the usual understandings to try to float tax-free provincial and federal port development bonds as a means of raising revenue?

**Mr. Thususka:** That is a progressive idea and we would be open to any suggestions like that.

**Senator Johnstone:** You will be asked some pretty blunt questions here this morning. Do not think that we are the enemy. We would like you to give us some ammunition so that we can be of some help.

I should like to congratulate you on your submission and the quality of your material. We were quite impressed with the quality of the material submitted by Corner Brook as well.

We know what happened in Summerside after the closing of CFB Summerside and we are quite aware of the miracle that has transpired at Slemon Park. I am not on the directorate there but I am very close to some of the directors and I am reasonably well-informed. If anything, Slemon Park is ahead of schedule. I hope that good work continues.

At least twice you mentioned cruise ships and their potential. I am not aware that you have had many of them through the port so far.

Earlier you said that you are here not only to represent Summerside, but that you would like to speak for the other ports in P.E.I. as well. How far are you from Georgetown?

**Mr. MacDougall:** It would be at least 60 miles.

**Senator Johnstone:** If there were to be only one port in Prince Edward Island which could receive federal help, it is conceivable that it may be Georgetown. In P.E.I., 60 miles is a great distance, whereas people from central Canada would probably go to a town 60 miles away just to see a movie. I know people who live in Calgary and work in Edmonton, which is about 200 miles away. It is a matter of perception.

How would you feel if Georgetown were the designated port?

**M. Thususka:** J'adopte une approche générale. Si rien n'est changé, notre port ne sera pas viable dans six ans. Nous le savons. En tant que collectivité, nous nous penchons sur de nouvelles façons de faire et sur des moyens d'équilibrer notre bilan.

Si nous disposons de recettes suffisantes pour assurer le maintien de notre port, nous serons satisfaits, et nous serons disposés à faire tout ce dont le partenariat et le gouvernement auront convenu. Cependant, je ne suis pas certain d'avoir les qualifications requises pour répondre de façon précise à cette question.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous envisagé ou seriez-vous disposé à envisager d'obtenir les pouvoirs et les accords usuels nécessaires pour tenter d'émettre, aux fins de la mise en valeur du port, des obligations provinciales et fédérales exemptes d'impôt comme moyen de recueillir des fonds?

**M. Thususka:** C'est une idée progressiste, et nous sommes ouverts à toute suggestion de cette nature.

**Le sénateur Johnstone:** Ce matin, on va vous poser certaines questions passablement directes. Ne nous considérez pas comme des ennemis. Ce que nous aimerions, c'est que vous nous donniez certaines munitions grâce auxquelles nous pourrions vous venir en aide.

Je tiens à vous féliciter de votre mémoire de même que pour la qualité de votre documentation. Nous sommes aussi très impressionnés par la qualité de la documentation présentée par Corner Brook.

Nous savons ce qui s'est produit à Summerside après la fermeture de la BFC de Summerside, et nous sommes au fait du miracle qui s'est produit à Slemon Park. Je ne siège pas au conseil d'administration, mais je suis très proche de certains administrateurs, et je suis raisonnablement bien informé. En fait, Slemon Park est peut-être en avance sur le calendrier établi. J'espère qu'on y poursuivra le bon travail déjà accompli.

À au moins deux reprises, vous avez fait état des navires de croisière et de leur potentiel. J'ignorais que votre port en avait jusqu'ici accueilli un si grand nombre.

Plus tôt, vous avez déclaré être ici non seulement pour représenter Summerside, mais aussi pour prendre la parole au nom d'autres ports de l'Île-du-Prince-Édouard. À quelle distance êtes-vous de Georgetown?

**M. MacDougall:** À au moins 60 milles.

**Le sénateur Johnstone:** Si un seul port de l'Île-du-Prince-Édouard devait recevoir de l'aide du gouvernement fédéral, on pourrait imaginer que ce serait Georgetown. À l'Île-du-Prince-Édouard, une distance de 60 milles est considérable, tandis que les personnes du Canada central accepteraient probablement de se rendre dans une ville située à 60 milles simplement pour aller au cinéma. Je connais des personnes qui vivent à Calgary et qui travaillent à Edmonton, et une distance d'environ 200 milles sépare les deux villes. C'est une question de perception.

Comment réagiriez-vous si Georgetown était le port désigné?

**Mr. MacDougall:** If Georgetown were the selected port, our road infrastructure would not withstand the wear and tear of the truck traffic. Many of the biggest shipments from Prince Edward Island are of potatoes. The Summerside area is the major potato-growing area. O'Leary and Alberton to the west are major potato-growing areas as well, and it is a long haul from there to Georgetown. It would be very hard on the infrastructure.

**Senator Johnstone:** You are suggesting that it would have a devastating effect on potato shipping.

**Mr. Thususka:** There are two main issues. First, with the cost of shipping increasing dramatically, would our potatoes be sustainable in the market-place? Second, from Charlottetown to Georgetown there is only a one-lane highway. Can our highway infrastructure support the traffic going to other ports?

Also, will the shippers agree to utilize another port? Who will pay the additional costs?

**Senator Perrault:** You have a fantastic province. My wife and I vacationed there last year. We wanted to be among the first to cross the Confederation Bridge. It was a very rewarding experience. I hope that millions of Canadians make that visit.

What effect has the new Confederation Bridge had on shipments from the Port of Summerside? Have you been able to assess the advantages or disadvantages?

**Mr. Thususka:** It is too early to tell. The bridge was not involved in some of the shipping issues this year simply because the transportation system was predetermined. Shippers have told us that the cost of ground transportation is too enormous to absorb in the cost of their products, which is why they would rather use a port.

**Senator Perrault:** When the Confederation Bridge was being discussed, it was said that it would usher in opportunities for greater commercial activity on the island. The concept that goods could be transported by truck or trailer to the mainland attracted a great deal of support. You say that the final results have not yet been determined as to the net effect of shipments by either marine or road?

**Mr. Thususka:** We must look at the final destination of shipments. Would it be cost-effective to transport goods from Summerside to Halifax via road and then transfer them to a ship to complete the journey to, say, Brazil, when it is possible to go directly from Summerside to Brazil? That is what is attractive to shippers about our port. They can load the product on ships 20 miles from where it is grown and take it directly to their market.

**Senator Perrault:** The Australian system of sand technology is very intriguing. You are conducting tests now, are you?

**M. MacDougall:** Si Georgetown était le port désigné, notre infrastructure routière ne résisterait pas à l'usure causée par le passage des camions. À l'Île-du-Prince-Édouard, bon nombre des plus gros chargements se composent de pommes de terre. La région de Summerside est la principale région productrice de pommes de terre. O'Leary et Alberton, à l'ouest, sont aussi d'importantes régions productrices de pommes de terre, et elles se trouvent loin de Georgetown. Un coup dur serait porté à l'infrastructure.

**Le sénateur Johnstone:** Êtes-vous en train de nous dire que la mesure aurait un effet dévastateur sur les livraisons de pommes de terre?

**M. Thususka:** Il y a deux problèmes principaux. Dans le contexte de l'augmentation spectaculaire des frais de transport, premièrement, nos pommes de terre pourraient-elles soutenir la concurrence du marché? Deuxièmement, seule une route à une voie relie Charlottetown à Georgetown. Notre infrastructure routière est-elle en mesure de soutenir le passage des véhicules se dirigeant vers d'autres ports?

De plus, les expéditeurs accepteront-ils d'utiliser un autre port? Qui assumera les coûts additionnels?

**Le sénateur Perrault:** Votre province est fantastique. L'année dernière, ma femme et moi y avons passé nos vacances. Nous voulions être parmi les premiers à traverser le pont de la Confédération. Il s'est agi d'une expérience très enrichissante. J'espère que des millions de Canadiens feront cette visite.

Quel effet le nouveau pont de la Confédération a-t-il eu sur le volume du fret transitant par le port de Summerside? Avez-vous été en mesure d'évaluer les avantages ou les désavantages?

**M. Thususka:** Il est trop tôt pour le dire. Cette année, le pont n'a pas eu d'effet sur certains des aspects liés au transport, simplement parce que le mode de transport était prédéterminé. Des expéditeurs nous ont dit que les coûts du transport terrestre sont trop prohibitifs pour qu'ils puissent les absorber dans le coût de leurs produits, ce qui explique pourquoi ils préféreraient utiliser un port.

**Le sénateur Perrault:** À l'époque où le pont de la Confédération faisait l'objet de discussions, on a dit qu'il allait favoriser une activité commerciale plus grande sur l'île. L'idée que des biens allaient pouvoir être transportés par camion ou par remorque sur le continent a suscité de nombreux appuis pour le projet. Vous dites qu'on n'a pas encore arrêté les résultats finaux quant à l'effet net du pont sur le transport maritime ou terrestre?

**M. Thususka:** Nous devons tenir compte de la destination finale des chargements. Serait-il rentable de transporter par route des biens de Summerside à Halifax, puis de les transférer dans un navire pour qu'ils terminent leur voyage vers, disons, le Brésil, tandis qu'il est possible d'aller directement de Summerside au Brésil? Voilà l'attrait qu'exerce notre port sur les expéditeurs. Ils peuvent charger leurs produits à 20 milles de l'endroit où ils sont cultivés et les acheminer directement à leur marché.

**Le sénateur Perrault:** La technologie australienne de pompage du sable est très intrigante. Vous faites actuellement des essais, n'est-ce pas?



**Mr. Thususka:** Yes. We are waiting for the dredging samples to come out of the harbour. We will then send them to Australia.

**Senator Perrault:** Certain conditions must be prevail before the system can be installed, but you are very hopeful about it?

**Mr. Thususka:** Yes, we are excited about it.

**Senator Bryden:** It is my understanding that the local and regional ports will not pay a stipend off the top, that only the Canada Port Authorities will.

**Senator Spivak:** Is that in the bill?

**Senator Bryden:** It is not in the bill that they shall pay; it is in the bill that the CPAs will pay. The basis on which the local authorities will acquire the right to manage the ports will be subject to the agreement that is negotiated between the municipality, the province — if it is involved — and the department. That is my understanding. They may pay out of the net profit. As I understand it, they may also get access to capital assets, depending on the terms of the agreement, which they would be able to use as security.

I wanted to ensure that we are clear on that.

**Senator Forrestall:** I did not understand that the three ports would continue to function but there would be one authority. That is a separate question from all the other options available. While there is an extended window of opportunity for Prince Edward Island, the final paragraph is pretty definitive. A solution exists somewhere. I do not know what it is. The committee has been struggling, in reality, for four or five years with this change in maritime policy and we have not come up with a definitive solution.

Bill C-9 follows one direction, but it is not the only direction. Our concern in this committee is how to protect Georgetown, Souris, Summerside, Charlottetown and Corner Brook, and we have not even got up to the Gaspé — yet. The list goes on and on.

How do we protect you during this interim period while we find what is other than an ad hoc solution? I used to decry ad hoc solutions. I now know they are a necessary tool or process of governance because we do not always have the answers.

We wish you luck in staying alive and afloat. Anything we as a committee can do to help you do that, we will.

**Mr. Thususka:** Thank you.

**Senator Forrestall:** Frankly, we are short of a re-entry capability for the minister, a notwithstanding clause, an amendment to the patent section which would allow appeal directly to the minister, a ministerial intervention where there is a proven case. With all due respect, these two options appear to be gaining some currency, but we are far from having exhausted options for solutions.

**M. Thususka:** Oui. Nous attendons que des échantillons de dragage soient tirés du port. Nous les expédierons ensuite en Australie.

**Le sénateur Perrault:** Avant que le système ne soit mis en place, certaines conditions doivent être réunies, mais vous attendez les résultats avec confiance?

**M. Thususka:** Oui, nous sommes très enthousiastes.

**Le sénateur Bryden:** Je crois comprendre que les ports locaux et régionaux n'auront pas à verser une allocation sur les recettes brutes, que seules les administrations portuaires canadiennes auront à le faire.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce que c'est dans le projet de loi?

**Le sénateur Bryden:** Dans le projet de loi, on ne précise pas que les ports doivent payer. On y précise toutefois que les APC doivent payer. Les modalités en vertu desquelles les administrations locales acquerront le droit de gérer les ports seront assujetties à l'accord négocié entre la municipalité, la province — si elle est concernée — et le ministère. C'est ainsi que je comprends les choses. Elles pourront être tenues de payer à partir du bénéfice net. Selon ce que je comprends, elles pourront même accéder aux immobilisations, selon les modalités de l'accord, et elles pourront les utiliser en garantie.

Je voulais que nous nous comprenions bien sur ce point.

**Le sénateur Forrestall:** Je n'ai pas compris que les trois ports continueraient d'exercer leurs activités, mais en vertu d'une saine administration. Il s'agit d'une question distincte de toutes les autres options disponibles. Même si des possibilités plus étendues s'offrent à l'Île-du-Prince-Édouard, le dernier paragraphe est plutôt définitif. La solution se trouve ailleurs. Je ne sais pas où. En réalité, le comité est confronté depuis quatre ou cinq ans à cette modification de la politique maritime, et nous n'avons pas encore abouti à une solution définitive.

Le projet de loi C-9 va dans une direction, mais ce n'est pas la seule. La préoccupation du comité a trait au moyen de protéger Georgetown, Souris, Summerside, Charlottetown et Corner Brook, et nous ne nous sommes pas encore penchés sur le cas de la Gaspésie. La liste est interminable.

Comment pouvons-nous vous protéger pendant la période de transition, pendant que nous tentons de mettre au point une solution qui ne soit pas qu'une solution ponctuelle? J'avais l'habitude de décrier les solutions ponctuelles. Je sais maintenant qu'elles sont un outil ou un mécanisme d'administration nécessaire parce que nous n'avons pas toujours la solution.

Nous espérons que vous demeurerez en vie et à flot, et nous vous souhaitons la meilleure des chances. Le comité fera tout ce qu'il peut pour vous aider.

**M. Thususka:** Merci.

**Le sénateur Forrestall:** Franchement, nous sommes bien loin d'un pouvoir de redésignation confié au ministre, d'une disposition d'exemption, d'une modification des dispositions sur les lettres patentes qui permettrait d'interjeter directement appel auprès du ministre, d'une intervention du ministre dans les cas où une justification convaincante a été fournie. Avec tout le respect que je vous dois, ces deux options semblent gagner en popularité,

For the first time, Madam Chairman, we have seen an economic impact study. Similar studies should be done for every port facing the dilemma the Port of Summerside is facing. The port is to be commended for preparing it and bringing it forward.

**Senator Spivak:** Coming from the west, I certainly understand what it means to maintain small communities. In the West, there have been tremendous changes in terms of economic activity, and they are threatening the maintenance of small communities.

I wish to reinforce your comment about the roads. If you take the subsidy away from the ports, you will have, as we have in the West, people clamouring for subsidies for the roads. Those roads were never intended for the huge truck traffic. It does not seem to make any sense.

I hope that whatever solution comes here maintains the viability of a port which is close to where the resource is. Getting the resource to the tidewater is a big problem out west.

It is important to have the economic impact studies to which Senator Forrestall referred before decisions are made as to who does what to whom. I echo what Senator Forrestall says. We are most interested in maintaining small communities across Canada. That has always been the way we have thought about things.

**Senator De Bané:** I would use this opportunity, Madam Chairman, to tell our distinguished guests of the commitment that the Minister of Transport made to Senator Callbeck and Senator Johnstone when they prodded him and put questions to him. I will read his commitment about P.E.I. On April 2, 1998, he said, at page 11:37:

The government is committed to ensuring the viability of the Prince Edward Island port system. We believe that Prince Edward Island, as a coastal province, must have a port system. I think that can include keeping the four ports open. As you know, Georgetown actually makes money. Summerside has good revenue and has potential to make money. The study you referred to just dealt with Summerside and did not look at them as a package.... Souris, of course, is assured because of constitutional ferry obligations. We believe, for a number of reasons, that Charlottetown is viable in the long run. Put together, we think the pluses will outweigh the minuses.... The money we are putting in will take us well into the early part of the next century in terms of viability for repairs and dredging. In the meantime, the CPA structure will be put together and I think it will work.

He went on to say:

mais nous sommes bien loin d'avoir épuisé les possibilités de solution.

Pour la première fois, madame la présidente, nous avons vu une étude d'impact économique. Tous les ports confrontés au dilemme auquel fait face celui de Summerside devraient produire des études analogues. On doit féliciter le port d'avoir préparé une étude et de l'avoir présentée.

**Le sénateur Spivak:** Comme je viens de l'Ouest, je suis certainement en mesure de comprendre ce que signifie la préservation des petites collectivités. Dans l'Ouest, l'activité économique a subi de spectaculaires modifications qui menacent la survie de petites collectivités.

J'aimerais revenir sur le commentaire que vous avez fait à propos des routes. Si on supprime les subventions aux ports, des voix s'élèveront, ainsi qu'on a vu dans l'Ouest, pour réclamer des subventions pour les routes. Or, ces routes n'ont pas été conçues pour soutenir le passage d'un grand nombre de camions. Tout cela paraît insensé.

J'espère que les solutions auxquelles on aboutira ici assureront la viabilité d'un port situé à proximité de la ressource. Dans l'Ouest, le transport de la ressource jusqu'aux ports de marée représente un important problème.

Avant de décider qui fait quoi à qui, il importe qu'on ait accès aux études d'impact économique auxquelles le sénateur Forrestall a fait référence. Je répète ce que le sénateur Forrestall a dit. Nous sommes très intéressés à préserver les petites collectivités du Canada. Nous avons toujours abordé cette question sous cet angle.

**Le sénateur De Bané:** Madame la présidente, j'aimerais profiter de l'occasion pour faire part à nos invités de marque de l'engagement pris par le ministre des Transports auprès du sénateur Callbeck et du sénateur Johnstone, qui lui posaient des questions. Je lirai les commentaires qu'il a formulés à propos de l'Île-du-Prince-Édouard. Le 2 avril 1998, il a déclaré (fascicule 11, p. 37):

Le gouvernement s'est engagé à assurer la viabilité du réseau portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous considérons que l'Île-du-Prince-Édouard, qui est une province côtière, doit avoir un réseau portuaire. Je pense que cela peut supposer le maintien en activité des quatre ports. Comme vous le savez, Georgetown gagne en fait de l'argent, Summerside de bonnes recettes et peut gagner de l'argent. Je crois que l'étude que vous avez mentionnée ne portait que sur Summerside et ne considérait pas ces ports comme un tout. [...] Souris ne peut être remis en cause en raison des obligations constitutionnelles portant sur les traversiers. Pour un certain nombre de raisons, nous considérons que Charlottetown est viable à long terme. Tout bien considéré, nous estimons que les avantages l'emportent sur les inconvénients. [...] Les crédits que nous injectons nous permettront d'entrer pleinement dans le XXI<sup>e</sup> siècle pour assurer la viabilité des installations grâce aux réparations et au dragage. Dans l'intervalle, la structure de l'APC sera mise en place, et je pense qu'elle donnera des résultats.

Il a ajouté:



However, if all else fails, clause 72(8), which was included at the behest of Mr. Byrne, an MP from Newfoundland, provides for continuation of the ports that are not transferred by the end of the program. That is an absolute guarantee that if there are absolute political needs the government will have to continue with those ports. As I said, the government is committed to the viability of the Prince Edward Island port system. That applies not only to P.E.I. ports but to others as well. There is a safety net.

**Senator Johnson:** Was that in his opening statement?

**Senator De Bané:** No, that was in response to Senator Johnstone and Senator Callbeck.

**Senator Forrestall:** It was a question of debate. That is fine and very welcome, but it does come to an end. The minister also said that, at the end of the six years, all of these problems shall be resolved.

**The Chairman:** The minister will be here soon. We can ask him questions at that time.

Thank you, Mr. MacDougall and Mr. Thususka, for an excellent brief.

We are pleased, Mr. Minister, that you have agreed to return today to answer more questions on Bill C-9.

We have worked hard on this bill. We have heard many witnesses who represent a variety of interests. We heard from those who wanted us to pass the bill quickly, with no amendments, but we also heard from those who are quite concerned about the future of their ports and who want some changes to the bill.

My colleagues on the committee will have many questions for you today, but perhaps I could summarize the concerns we have heard under the following broad categories:

There were financial concerns. Many of the ports and cities were concerned about not having access to government funding, not being able to pledge their assets as security for loans, and having to pay dividends based on growth revenues. Some have a new requirement to pay grants in lieu of taxes. They told us that, in the future, their ability to raise capital for expansion and major repairs would be seriously eroded.

There were concerns about the make-up of the boards of directors. The biggest complaint was that users could not be directors, but we also heard about the composition of the boards being unsuitable for the smaller ports which are now harbour commissions.

Néanmoins, si tout le reste échoue, il reste le paragraphe 72(8), inséré à la demande de M. Byrne, un député de Terre-Neuve, qui dispose que les ports qui n'auront pas été transférés à la fin du programme resteront à la charge du gouvernement. C'est la garantie absolue qu'en cas de nécessité politique absolue, notre gouvernement devra maintenir ces ports en activité. Je le répète, notre gouvernement s'engage à assurer la viabilité du réseau portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard. Cela s'applique non seulement aux ports de l'Î.-P.-É., mais aussi aux autres ports. C'est en quelque sorte un filet de sécurité.

**Le sénateur Johnson:** Cette déclaration faisait-elle partie de ses propos liminaires?

**Le sénateur De Bané:** Non, il a fait cette déclaration en réponse au sénateur Johnstone et au sénateur Callbeck.

**Le sénateur Forrestall:** Il s'agit d'une question dont on a débattu. Cet engagement est heureux et excellent, mais il a aussi une fin. Le ministre a déclaré que, à la fin de la période de six ans, tous ces problèmes devront avoir été réglés.

**La présidente:** Le ministre sera ici bientôt. Nous pourrions alors lui poser des questions.

Merci, messieurs MacDougall et Thususka, de votre excellent exposé.

Monsieur le ministre, nous sommes heureux que vous ayez accepté de revenir aujourd'hui répondre à d'autres questions concernant le projet de loi C-9.

Nous avons beaucoup travaillé sur ce projet de loi. Nous avons entendu de nombreux témoins qui représentent une diversité d'intérêt. Nous avons entendu des témoins qui souhaitent que nous adoptions le projet de loi rapidement, sans modification, mais nous en avons entendu d'autres que préoccupe l'avenir de leur port et qui souhaitent qu'on modifie le projet de loi.

Mes collègues du comité auront de nombreuses questions à vous poser aujourd'hui, mais peut-être vaudrait-il la peine que je résume les préoccupations que nous avons entendues sous les grandes catégories suivantes:

On nous a fait part de préoccupations financières. Nombre de ports et de villes craignent de ne plus avoir accès à l'aide financière du gouvernement, d'être dans l'impossibilité de donner leurs actifs en garantie pour obtenir des prêts et de devoir verser des dividendes établis en fonction des recettes. Certains font face à de nouvelles exigences, à savoir verser des subventions tenant lieu d'impôt foncier. Ils nous ont dit que, à l'avenir, leur capacité de recueillir des capitaux pour des agrandissements et des réfections majeures serait sérieusement hypothéquée.

On a exprimé des préoccupations à propos de la composition des conseils d'administration. Les plaintes les plus importantes ont trait au fait que les utilisateurs ne peuvent compter parmi les administrateurs, mais on a également déploré que la composition des conseils ne convient pas aux ports de plus petite taille, qui sont aujourd'hui des commissions portuaires.

We also heard that the degree of environmental protection would be diminished under this bill due to the non-applicability of the Navigable Waters Protection Act and its associated triggers.

Some smaller ports are concerned about the bill. Some, such as Corner Brook, for example, told us it would be catastrophic for them since, under diversification, they would never attract the new investment they need. Others were concerned that the divestiture fund was not large enough. Several witnesses representing quite different parts of the country argued for some sort of middle regime for the smaller ports, something less than a full Canada ports authority but more than a facility handed over to the private sector whose future would be entirely at the mercy of commercial forces.

As I said, my colleagues will have many questions this morning. Before I invite them to question you, I would ask if you wish to make an opening statement, Mr. Minister.

**The Honourable David Collenette, Minister of Transport:** I am pleased to be back here today with the officials who appeared here last time, my deputy minister and the others who will be identified as and when they speak. Certainly I am very pleased that you have outlined some issues that we have detected as being of great concern to senators. In my remarks, I will address most of the points which you have just raised. I am glad you have seen a variance of witnesses, people who want the bill changed and people who want the bill to remain as is.

[Translation]

Any compromise solution, as I already have said, leaves the parties with a choice. They can choose to see the glass as half empty, they can have the desire to achieve greater change, or they can say that the glass is half full, with the positive gains achieved so far and a solid framework for moving forward.

I also remind you, as I did on April 2nd, that this bill has provision for a review after four years, and this, to me, is quite important. Experience can then show us if there are things that can be done better, or things that we simply did not anticipate.

We are confident when all factors are considered that we have a good bill. The bill is worthy of your support. The bill does the right things for ports, for the seaway, and for the users and employees of all our marine institutions.

[English]

When we move to questions, I will be happy to address some of the specifics you have outlined, Madam Chairman, but I will comment on some of the areas you outlined in your earlier marks.

On nous a aussi dit que le projet de loi allait entraîner une diminution des degrés de protection environnementale, étant donné que la Loi sur la protection des eaux navigables et les déclencheurs qui y sont associés ne s'appliquent pas.

Les responsables de certains petits ports s'inquiètent aussi du projet de loi. Certains, comme ceux du port de Corner Brook, par exemple, nous ont dit que le projet de loi allait avoir des conséquences catastrophiques puisque, dans le contexte de la reconversion, ils n'auront jamais la capacité d'attirer les nouveaux investissements dont ils ont besoin. D'autres ont dit craindre que le fonds prévu dans le cadre du programme d'aliénation soit insuffisant. Quelques témoins représentant des régions plutôt différentes du pays ont soutenu qu'il fallait mettre au point une sorte de régime intermédiaire pour les ports de petite taille, moins qu'une administration portuaire canadienne en bonne et due forme, mais plus qu'une installation cédée au secteur privé dont le sort est entièrement laissé à la merci des forces du marché.

Comme je l'ai dit, mes collègues auront de nombreuses questions à poser ce matin. Avant de les inviter à vous poser des questions, j'aimerais savoir, monsieur le ministre, si vous souhaitez faire une déclaration liminaire.

**L'honorable David Collenette, ministre des Transports:** Je suis heureux d'être de retour aujourd'hui en compagnie des fonctionnaires qui étaient ici la dernière fois, mon sous-ministre et d'autres personnes qui s'identifieront au moment de prendre la parole. Je suis fort heureux que vous ayez relevé certains enjeux qui, nous l'avons compris, préoccupent vivement les sénateurs. Dans mes propos, j'aborderai la plupart des points que vous venez tout juste de soulever. Je suis heureux que vous ayez entendu une diversité de témoins, des personnes qui souhaitent que le projet de loi soit modifié et d'autres qui souhaitent qu'il demeure tel qu'il est aujourd'hui.

[Français]

Comme je vous l'ai déjà dit, toute solution de compromis offre un choix aux parties. Elles peuvent considérer que le verre est à demi vide, elles peuvent désirer voir les changements aller plus loin ou elles peuvent choisir de voir le verre à demi plein, compte tenu des gains positifs réalisés à ce jour et du cadre établi pour aller de l'avant.

Je tiens également à vous rappeler, comme je l'ai fait le 2 avril, que ce projet de loi prévoit la tenue d'un examen après quatre ans et cela est très important à mon avis. Ainsi, l'expérience acquise pourra nous montrer si nous pouvons améliorer certaines choses ou s'il en existe que nous n'avions tout simplement pas prévues.

Nous croyons fermement que lorsque tous les facteurs sont bien considérés, nous avons un bon projet de loi. C'est un projet de loi digne de votre appui, un projet de loi qui traite équitablement les ports, la voie maritime, les utilisateurs et les employés de toutes nos institutions maritimes.

[Traduction]

Au moment des questions, je serai heureux de me pencher sur les questions précises que vous avez soulevées, madame la présidente, mais je vais d'abord commenter certaines des questions dont vous avez parlé plus tôt.



On port divestiture, you have heard from a number of people who are not satisfied with the divestiture process. Some of these groups are presently active in negotiations with the department. I believe Corner Brook is one of them, so I am not at liberty to discuss the particulars of the negotiations. I do not believe the committee process should be used to circumvent the negotiations between Transport Canada and those various ports.

I must say up front that I feel it would be a mistake to delay any part of this bill. There is a misconception that a delay in the bill, or any of its parts, would somehow halt the divestiture process. That is not true. The divestiture process will be ongoing.

The bill has good features to deal with unexpected future events. We need to discuss some of these features more closely to lay to rest apprehensions that smaller communities are somehow being hung out to dry under this bill. I have heard all manner of wild assertions from people, assertions that are not borne out by the facts. Some people tend to equate the transfer of a port with the decision to close it. That is not the case, and I think that is absolutely farfetched. I would ask any senator present whether you believe new owners would really think they are taking over a port just for the privilege of shutting it down.

Admittedly, we were not in active discussion for the takeover of every single port, but we believe the signs so far are encouraging. Later, Mr. Morriss, who is handling this for us and who appeared before the committee last time, will perhaps go into more detail with respect to your specific questions.

To date, we have transfers and other changes of status in some 316 of the 549 ports and harbours. That, I think, is good progress.

As you know, we have a \$125-million port divestiture fund to ensure that the condition of port facilities at the time of transfer to new owners will support continued safe operations. We are also prepared to negotiate lump sum transfers to be used by the new owners for future maintenance and port operations. These funds will come from departmental savings resulting from the new policy and will include any revenues obtained from port sales.

With \$110 million still available, there is no immediate shortage of funding to cover future transfers, but this is something we would keep under close review if the fund were to become seriously depleted as the divestitures proceed. Nothing prevents the cabinet from authorizing more funds, should this be necessary. I am not saying they will do that, as I would have to make that case. However, certainly the \$125 million cannot be seen as an absolute fund with no further possibility of funding, should it be required.

À propos de la cession des ports, vous avez reçu un témoignage de plusieurs personnes que le processus laisse mécontentes. Certains des groupes en question prennent actuellement une part active aux négociations avec le ministère. Je crois que c'est le cas de Corner Brook. Je ne peux donc discuter des aspects particuliers des négociations. À mes yeux, les travaux du comité ne devraient pas servir à contourner les négociations qui ont lieu entre Transports Canada et divers ports.

Je dois dire tout de suite que cela me paraîtrait être une erreur de retarder un élément ou un autre de ce projet de loi. On est mal avisé de croire qu'un retard dans l'adoption du projet de loi, ou un élément quelconque du projet de loi, ferait cesser le processus de cession. C'est faux. Le processus de cession se poursuivra.

Le projet de loi présente des caractéristiques positives pour ce qui touche tout imprévu à l'avenir. Nous avons besoin de discuter plus à fond de certaines de ces caractéristiques pour dissiper les appréhensions qu'entretiennent certaines petites collectivités, qui croient qu'elles seront laissées pour compte avec l'adoption de ce projet de loi. J'ai entendu toutes sortes d'histoires farfelues, des arguments qui ne reposent pas sur les faits. Il y a des gens qui assimilent le transfert d'un port à la décision de le fermer. Ce n'est pas le cas, et l'idée me paraît tout à fait farfelue. Je demanderais à tous les sénateurs ici présents de me dire s'ils croient que les nouveaux propriétaires envisagent vraiment de prendre en charge un port seulement pour avoir le privilège de le fermer.

Bien sûr, nous ne discutons pas activement de la cession de chacun des ports, mais nous croyons que les signes sont encourageants. Plus tard, M. Morriss, qui est responsable du dossier pour nous et qui a comparu devant le comité la dernière fois, approfondira peut-être les questions particulières que vous soulèverez.

Jusqu'à maintenant, nous avons assisté à la cession et au changement de statut pour ce qui touche 316 des 549 ports et havres. Il me semble que les choses progressent bien.

Comme vous le savez, nous disposons d'un fonds de cession des ports de 125 millions de dollars, pour nous assurer que l'état des installations portuaires au moment où elles sont transférées aux nouveaux propriétaires permettent toujours le déroulement des opérations en toute sécurité. Nous sommes aussi prêts à négocier le versement de sommes forfaitaires qu'utiliseront les nouveaux propriétaires pour l'entretien et l'exploitation des installations portuaires à l'avenir. L'argent en question proviendra des économies réalisées par le ministère avec l'application de la nouvelle politique et englobera tout produit de la vente.

Comme il reste encore 110 millions de dollars dans ce fonds, il n'y a pas de pénurie à craindre dans l'immédiat, mais nous allons surveiller les choses de près, au cas où le fonds finirait par s'épuiser dangereusement. Rien n'empêche le Cabinet d'autoriser le versement de fonds complémentaires, au besoin. Je ne dis pas là qu'il le fera forcément, car il faudrait que je fasse valoir ma cause d'abord. Toutefois, le fonds de 125 millions de dollars n'est certainement pas plafonné à cette somme. Il pourrait y avoir d'autres fonds, au besoin.

Various comments have been made in the hearings to date about the authority for carrying out port divestitures. We believe we are on solid legal ground. These transfers are proceeding very smoothly under the authority of two statutes, the Federal Real Property Act and the Surplus Crown Assets Act. Whatever the fate of Bill C-9 — of course, that is now in your hands — we can and will move forward on this priority of the port transfers.

I feel it is important to make this point because a letter was circulated widely in Atlantic Canada by one of your colleagues. The letter states:

Passage of this legislation will lead either to privatization of many of our ports or the federal government turning over their operation to provincial or municipal authorities. Only very small, remote ports will continue to be operated by the federal government.

This statement indicates that divestiture is tied to the passage of the bill. That is simply not true, and I want to dispel that here and now. I did so the last time I appeared before this committee, and I do it again. I do not think it is fair to the port community to put that kind of argument out there when it is not true. People are being misinformed, and it is not fair.

The “public ports” part of the bill, Part 2, continues the authority of the minister for day-to-day management of any public port operation once the Public Harbours and Port Facilities Act is repealed. It is not concerned with closing public ports. Rather, it continues to allow for divestiture and says how the minister can proceed to keep them operating in the meantime.

Some people have asked what will happen with a transfer deal that goes bad. We had that question from Senator Bryden the last time we were here. When a divestiture is negotiated, one condition requires a new owner to operate the port for a specific period. The operating agreement includes an option for the Crown to recover the real property of the port at a nominal amount should the new owner fail to live up to the terms of the transfer arrangement.

I am now circulating a paper which contains the model text we used for such recovery options. I would bring to your attention that these are two separate components drawn from our model contracts for port transfers. One extract is from Schedule B, and the other is taken from Appendix C. The two documents are set up in the agreement on an interlocking basis to ensure the recovery of port property where the new owner fails to meet mandatory obligations.

With your agreement, I would prefer to hold back on any questions or discussions regarding these two documents until we get into questions later on, but hopefully this will be helpful.

Jusqu'à maintenant, les audiences ont donné lieu à diverses observations quant au pouvoir de procéder à la cession des ports. Nous sommes d'avis que la démarche est juridiquement fondée. Les cessions se font sans heurts sous le régime de deux lois, soit la Loi sur les immeubles fédéraux et la Loi sur les biens de surplus de la Couronne. Quelle que soit l'issue du projet de loi C-9, c'est à vous d'agir maintenant, bien sûr —, nous continuons, nous allons continuer à accorder la priorité à la cession des ports.

Il me semble important de le dire, puisque l'un de vos collègues a fait circuler largement une lettre dans la région de l'Atlantique. Cette lettre se lit en partie comme suit:

L'adoption de ce projet de loi conduira soit à la privatisation d'un grand nombre de nos ports, soit au transfert par le gouvernement fédéral de l'exploitation des ports aux autorités provinciales ou municipales. Seuls les ports très petits dans les régions éloignées demeureront sous la responsabilité du gouvernement fédéral.

Cela indique que la cession est liée à l'adoption du projet de loi. Ce n'est tout simplement pas vrai; c'est une idée erronée que je souhaite dissiper tout de suite. Je l'ai fait la dernière fois où j'ai comparu devant le comité, et je le ferai à nouveau. Je trouve cela injuste que le milieu des ports fasse valoir un tel argument quand cela n'est pas vrai. On induit les gens en erreur, et ce n'est pas juste.

La partie du projet de loi qui porte les «ports publics», la partie 2, confère toujours au ministre le pouvoir qu'il a sur la gestion quotidienne de toute exploitation portuaire publique, une fois abrogée la Loi sur les ports et installations portuaires publics. Il n'y est pas question de fermer les ports publics. Plutôt, il s'agit de continuer à permettre la cession des ports et de préciser comment le ministre peut procéder pour les maintenir dans l'intervalle.

Certaines personnes ont demandé ce qui adviendrait si une entente de cession tournait au vinaigre. Le sénateur Bryden a posé cette même question la dernière fois où nous nous sommes réunis ici. Lorsqu'une cession est négociée, une des conditions consiste à obliger le nouveau propriétaire à exploiter le port pendant une période déterminée. L'accord d'exploitation prévoit une option qui permet à la Couronne de recouvrer les immeubles du port moyennant une somme modique, si jamais le nouveau propriétaire manque aux obligations de l'entente de cession.

Je fais maintenant circuler un document où se trouve le texte modèle que nous utilisons pour les options de recouvrement en question. J'aimerais signaler qu'il s'agit là de deux éléments distincts tirés de nos contrats types en matière de cession des ports. L'un d'entre eux provient de l'annexe B, et l'autre, de l'annexe C. Les deux documents sont liés indissociablement dans l'entente. Cela permet de s'assurer que le recouvrement des immeubles portuaires se fera si jamais le nouveau propriétaire manque à ses obligations.

Si vous le permettez, je préférerais laisser en plan pour l'instant toute question ou discussion se rapportant à ces deux documents — jusqu'au moment où il y aura des questions là-dessus plus tard. Tout de même, j'espère que ce que j'ai à dire sera utile.



Other parties have come to the committee and asked, "What will happen to any small ports in 2002 that are still with the minister when the divestiture program has finished?" We agreed last time to give a clear answer to this question. An amendment was made last year in subclause 72(8) to ensure that the minister continues to be responsible to operate public ports and public port facilities that have not been transferred once the six-year time period set for the divestiture program has expired.

Senator Bacon raised the issue of environmental assessment. Some of the testimony you received has asserted that Bill C-9 will somehow have an impact on the environmental assessments. We would argue that those comments stray quite a distance from the facts as we know them.

For example, it has been suggested that the bill will cripple the application of the Canadian Environmental Assessment Act to port and seaway projects. I assure the committee that Bill C-9 makes it clear that our port authorities will fall directly under the scope of the regulatory authority provided under the Canadian Environmental Assessment Act. There are no waivers and no exceptions to this legislation.

The Canadian Environmental Assessment Agency, with the involvement of the Regulatory Advisory Committee and Transport Canada, is now examining the requirements for guidelines or regulations for port authorities. This study will include a full examination of the facts, extensive consultations with all parties, and a full regulatory impact analysis. Officials from my department will work every step of the way with the Canadian Environmental Assessment Agency to assist in completing this important work at the earliest practical date.

I also wish to respond to the suggestion by one of your witnesses that the Minister of Transport was kept in the dark about the environmental issues of the bill until after second reading in the House of Commons. This is another wild rumour that has been circulating, and it bears no relation to the facts. We put out issue papers on the bill, first when it was Bill C-44 — my colleague David Anderson was the minister — and last fall when we introduced the bill into the House. The issue papers for both versions of the bill, given both to this committee and to the House of Commons standing committee, stated that Canada Port Authorities will be subject to the Canadian Environmental Assessment Act and that navigation in their harbours will be protected through regulation. To be blunt, parliamentarians have been given clear and consistent information on this subject from the outset of this bill some 18 months ago.

D'autres parties sont venues dire au comité: «Qu'arrivera-t-il en 2002 à tous les petits ports qui relèveront encore du ministre, une fois le programme de cession terminé?» Nous avons convenu la dernière fois de donner une réponse sans équivoque à cette question. La modification a été apportée l'an dernier au paragraphe 72(8). Elle vise à garantir que le ministre demeure responsable de l'exploitation des ports publics et des installations portuaires publiques qui n'ont pas été cédées, au terme de la période de six ans prévue pour le programme de cession.

Le sénateur Bacon a soulevé la question de l'évaluation environnementale. Certains des témoins que vous avez entendus ont affirmé que le projet de loi C-9 aura un impact sur les évaluations environnementales. Permettez-nous de faire valoir que ces observations se situent bien loin des faits tels que nous les connaissons.

Par exemple, on a laissé entendre que le projet de loi inhiberait l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale en tant qu'elle s'applique aux projets de port et de voie maritime. Je dois rassurer le comité: le projet de loi C-9 précise clairement que les administrations portuaires relèveront du mandat de l'autorité de réglementation prévue dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Or, cette loi ne comporte ni dispense ni exception.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale, avec le concours du comité consultatif de la réglementation et de Transports Canada, essaie actuellement de déterminer en quoi il conviendrait d'appliquer aux administrations portuaires des lignes directrices ou des règlements. Les responsables de cette étude examineront tous les faits, mèneront des consultations poussées auprès de tous les intervenants et réaliseront une analyse exhaustive de l'impact de la réglementation. Les représentants de mon ministère collaboreront sans cesse avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour l'aider à parachever dès que possible ce travail important.

Je souhaite aussi répliquer à un de vos témoins, qui a laissé entendre que le ministre des Transports n'a pas été avisé des questions environnementales que soulève le projet de loi après la deuxième lecture à la Chambre des communes. C'est une autre rumeur tout à fait dénuée de fondement et qui n'a rien à voir avec les faits. Nous avons produit une synthèse des questions de fond concernant le projet de loi, au début, à l'époque où il s'agissait du projet de loi C-44 — c'est mon collègue David Anderson qui était le ministre responsable — et, l'automne dernier, nous avons déposé le projet de loi à la Chambre. La synthèse des questions de fond pour les deux versions du projet de loi, remises à la fois au comité ici présent et au comité permanent de la Chambre des communes, précisait que les administrations portuaires canadiennes seraient assujetties à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et que la navigation dans les havres en question serait protégée par règlement. N'ayons pas peur des mots: les parlementaires ont reçu des renseignements clairs et cohérents sur ce sujet dès la naissance du projet de loi il y a quelque 18 mois.

*[Translation]*

You have raised the matter of the pension of employees at the seaway. This is quite important for us, since seaway workers have raised concerns about continuation of their pension plans. I should explain that, when Federal organizations were commercialized, it has been the position of the government that continued participation by affected employees in the public service superannuation plan has not been an option.

The Public Service Superannuation Act was designed for the needs of a workforce for whom the Treasury Board is the employer.

In the private sector, pensions and other fringe benefits are negotiable components of a total compensation package, in contrast to the public sector where these matters are excluded from collective bargaining.

One of the reasons for this approach, in a commercial environment, is that it is not appropriate for the new employer or the employees to be subject to a pension plan where neither party has any say or control.

We have provided considerable protection to employees in this legislation by requiring the new employer to establish a comparable pension plan for its employees. Should there be any delays in getting this new plan in place, the bill allows for the possibility of a transitional period of coverage under the existing plan.

There already have been preliminary discussions with the Treasury Board with respect to this transition feature.

With respect to pensions, ports and the seaway are to have comparable benefits, with the benefits provided at the same cost to employees as they faced before the transfer. This is comparable to what was done for NAVCanada, for the airline system and for airport authority employees.

*[English]*

Turning to the issue of users of the seaboard, we support the principle of user involvement in port management — however, not as port authority board members. Officers, directors, and employers of port companies are seen to have a high risk of conflict of interest which could prevent them from serving effectively on these boards. The government is confident that, even with this restriction, port users will be able to find suitable candidates with excellent qualifications, perhaps past employers or someone associated with the port in various industries who can assist in bringing commercial orientation to port operations.

Some witnesses see a contradiction in having users on the board of the not-for-profit corporation which will manage the St. Lawrence Seaway. Let me tell you why this comparison misses the mark. Users of the seaway are generally subject to a

*[Français]*

Vous avez soulevé la question de la pension des employés de la voie maritime. C'est une chose très importante pour nous parce que les employés de la voie maritime ont soulevé des préoccupations quant à la continuation de leurs régimes de pension. Je dois dire que dans les cas passés de commercialisation d'organismes fédéraux, le gouvernement a pris position selon laquelle il n'était pas possible pour les employés touchés de continuer à participer au régime de pension de la fonction publique.

La Loi sur la pension de la fonction publique a été conçue pour répondre aux besoins d'une main-d'oeuvre dont le Conseil du Trésor est l'employeur.

Dans le secteur privé, les pensions et autres avantages sociaux sont des éléments négociables d'un régime de rémunération global, contrairement au secteur public où ces questions sont exclues des négociations collectives.

L'une des principales raisons de cette approche est que, dans un contexte commercial, il ne convient pas que le nouvel employeur ou les employés soient assujettis à un régime de pension selon lequel ni l'un ni les autres n'ont de contrôle.

Nous avons intégré une bonne mesure de protection pour les employés dans ce projet de loi en exigeant que le nouvel employeur mette sur pied un régime de pension comparable pour ses employés. S'il devait y avoir des retards à mettre ce nouveau régime en place, le projet de loi prévoit la possibilité d'une couverture de transition selon le régime existant.

Il y a déjà eu des discussions préliminaires avec le Conseil du Trésor concernant cette disposition relative à la transition.

En ce qui concerne les pensions, les ports et la voie maritime doivent bénéficier d'avantages comparables avant et après le transfert des employés, et les avantages doivent être fournis aux employés au même coût qu'avant la session. Cette façon de faire est semblable à ce qui a été fait pour les employés de NAVCanada, pour le système aérien, et les administrations aéroportuaires.

*[Traduction]*

Pour parler maintenant des utilisateurs, nous sommes d'accord avec l'idée que les utilisateurs participent à la gestion du port — mais non pas à titre de membre du conseil de l'administration portuaire. Les dirigeants, administrateurs et employeurs des sociétés portuaires sont considérés comme exposés à un risque élevé de conflit d'intérêts qui les empêcherait d'exercer efficacement leurs fonctions au conseil. Le gouvernement croit bien que, même avec cette restriction, les utilisateurs des ports pourront trouver des candidats convenables ayant d'excellentes qualités, peut-être des employeurs passés ou quelqu'un dont le travail au sein d'une industrie ou d'une autre était lié au port, et qui est en mesure de faire profiter les opérations portuaires d'une perspective commerciale.

Certains témoins estiment qu'il est contradictoire de faire siéger des utilisateurs au conseil d'une société sans but lucratif dont le mandat consistera à gérer la voie maritime du Saint-Laurent. Permettez-moi de vous expliquer en quoi cela n'est pas à propos.



published, set tariff, and there are few confidential contracts or leasing arrangements. As a result, the risk of conflict of interest is much reduced in the case of the seaway.

The question of seaway funding has been raised a number of times, why the seaway would have continued access to the Consolidated Revenue Fund and large ports would not. When I appeared before this committee previously, I explained that the seaway is unique. It functions as a water highway, and this makes it more complex than any port. That is not to say that our major ports are not important, because they are. However, this acknowledges the uniqueness of the seaway as a connection between more than 40 provincial and state highways and nearly 30 railway lines that lie in the Great Lakes basin. It also ties in 61 Great Lakes ports to key cities throughout the U.S. and Canada.

The seaway also has a greater vulnerability to the ups and downs of the global economy compared to other maritime facilities. When the economy is down, the impact on other individual ports and communities can be variable; however, negative impacts among the facilities and communities linked by the seaway tend to be compounded for the seaway itself. In other words, the cumulative impact of these individual changes is what hits the seaway.

Future appropriations for the seaway, should they ever be required, would not affect the competitive position of particular ports, neither would such funds be used to expand overall seaway capacity. They would be applied to the rebuilding of existing lock walls, gates, hydraulic equipment, and other essential assets that do not change market potentials or the competitive balance.

You have heard quite a bit about the seaway being in competition with ports such as Halifax. Representatives from the Halifax and Dartmouth Port Development Commissions offered opinions. Unfortunately, the chairman of the Port of Halifax was unable to appear before you. My understanding is that he would directly challenge some of the assertions made by the Authority. I am not discounting those individuals or their opinions; however, I take very seriously the chairman of the current Halifax Harbour Authority. He knows his business inside and out. He would challenge the view that you heard from the other development agency.

In dealing with this particular point, I would ask you to reflect for a moment on the vastly different traffic being handled by Halifax. Containers predominate. Senator Forrestall knows that Halifax is a massive container port. Compare this to the iron ore, grain and mainly bulk commodities that move on the seaway. These two marine routes are very important to Canada's economy but serve completely different markets. In other words, their roles are complementary, not competitive.

Les utilisateurs de la voie maritime doivent généralement acquitter un tarif publié d'avance et sont parties à peu d'arrangements de location ou de contrats confidentiels. De ce fait, le risque de conflits d'intérêts est réduit sensiblement dans le cas de la voie maritime.

La question du financement de la voie maritime a été soulevée à plusieurs reprises. Pourquoi la voie maritime aurait-elle toujours accès au Trésor, à l'inverse des grands ports? Lorsque je me suis adressé à votre comité précédemment, j'ai expliqué que la voie maritime est un cas unique. C'est en quelque sorte une autoroute aquatique, et cela en fait une chose beaucoup plus complexe que tel ou tel port. Je n'entends pas par là que nos grands ports n'ont pas d'importance, car ils en ont. Toutefois, il s'agit ici de reconnaître l'aspect unique de la voie maritime, qui relie plus d'une quarantaine de routes provinciales et d'États et près de 30 chemins de fer dans le bassin des Grands Lacs. Elle relie aussi 61 ports des Grands Lacs à des villes clés sur l'ensemble du territoire des États-Unis et du Canada.

De même, la voie maritime est beaucoup plus vulnérable que d'autres installations maritimes aux fluctuations de l'économie mondiale. Lorsque l'économie ralentit, l'impact sur les ports et les collectivités peut varier d'un cas à l'autre; par contre, les effets défavorables sur les installations et les collectivités que relie la voie maritime ont tendance à être plus marqués pour la voie maritime elle-même. Autrement dit, c'est l'impact cumulatif des effets individuels qui se fait sentir dans le cas de la voie maritime.

Les futurs crédits affectés à la voie maritime, si jamais il faut en voter, ne nuiraient pas à la position concurrentielle de ports en particulier; les fonds en question ne serviraient pas non plus à accroître la capacité globale de la voie. Ils serviraient à refaire les murs d'écluse, les portes, l'équipement hydraulique et d'autres actifs essentiels qui n'ont pas d'influence sur le potentiel du marché ni sur le jeu de la concurrence.

Vous avez beaucoup entendu parler du fait que la voie maritime est en concurrence avec les ports comme le port de Halifax. Les représentants des commissions de développement portuaire de Halifax et de Dartmouth ont donné leur avis. Malheureusement, le président du port de Halifax n'a pu venir témoigner devant le comité. Je crois savoir qu'il remettrait directement en question certaines des assertions de l'administration portuaire. Je ne dis pas que ce ne sont pas des témoins légitimes ou que leurs opinions ne sont pas valables, par contre, le président de l'administration portuaire de Halifax est quelqu'un que je prends tout à fait au sérieux. Il connaît les affaires portuaires comme les doigts de sa main. Il remettrait en question le point de vue avancé par l'autre organisme de développement.

Pour traiter de ce point en particulier, je vous demanderais de réfléchir pour un instant au trafic tout à fait différent qui passe par Halifax. Ce sont les conteneurs qui dominent la scène. Le sénateur Forrestall sait que les conteneurs représentent une affaire énorme au port de Halifax. À titre de comparaison, songeons au minerai de fer, au grain et aux marchandises en vrac, surtout, qui transitent par la voie maritime. Ces deux routes maritimes sont très importantes pour l'économie du Canada, mais elles évoluent sur des marchés tout à fait différents. Autrement dit, elles se complètent — elles ne se font pas concurrence.

We must also remember that the seaway is a bi-national undertaking with the United States. The Canadian government cannot ignore its obligations to the U.S. The seaway serves other critical roles, not just movement of goods. It serves roles relating to keeping water levels stable, flood control, and to riparian interests in general. I believe I have covered the points raised on that particular issue.

[Translation]

Honorable senators, this is a bill that moves us forward with safe, efficient, competitive, and environmentally sustainable transportation in our marine sector.

I am ready to discuss any areas of the bill where you have further questions.

[English]

I am convinced that we can demonstrate to you that, over the course of developing this bill, we have moved on a large number of fronts. We have accepted a number of interventions from various witnesses, and we have tried to accommodate these legitimate points of view. When all is said and done, it is time to deal with the bill and move on, to pass it and have the economy reap the considerable benefits that the marine sector expects to attain.

One last point, and this is in no way to be taken as undue flattery: The last hearing was televised across the country on the Easter weekend. I had a number of calls from various people who were intrigued. It is the first time they had seen a Senate hearing. I believe it was a credit to the Senate and hopefully a credit to the government in explaining its case. I notice we are on camera again today. I do welcome the level of questioning we had last time. It certainly helped us in our deliberations, and it helped all of us in both houses of Parliament to show the valuable work that we are doing.

**The Chairman:** I should like to welcome also Ms Margaret Bloodworth, the deputy minister; Mr. Louis Ranger, assistant deputy minister for policy; Mr. André Pageot, director general, marine policy and program; Mr. Bruce Bowie, who is executive director, marine reform; and Mr. Randy Morriss, director general, ports programs and divestiture.

**Senator Forrestall:** Mr. Minister, I am sorry I missed you when you were here the first time; however, some things cannot be avoided. I am pleased to have the privilege to be here to hear you this morning and to hear you dealing with some of the concerns that have been brought to our attention.

We have heard a great deal of evidence from the ports community. We have heard praise and "get on with it" from one section and "damned if you do" from the other section. We are

Il faut se rappeler aussi que la voie maritime est une entreprise binationale qui fait appel aux États-Unis. Le gouvernement canadien ne peut faire fi de ses obligations envers les États-Unis. La voie maritime a d'autres fonctions critiques, mis à part le seul mouvement des marchandises. Il s'agit, entre autres, de stabiliser le niveau d'eau, d'empêcher les crues et de veiller en général aux intérêts de tout ce qui est riverain. Je crois avoir traité des questions qui se posent dans ce dossier particulier.

[Français]

Honorables sénateurs, ce projet de loi nous permet de progresser en vue d'assurer la prestation des services de transport sûrs, efficaces, concurrentiels et durables du point de vue de l'environnement dans notre secteur maritime.

Je serai à votre disposition pour discuter des aspects du projet de loi au sujet desquels vous désirez des éclaircissements.

[Traduction]

Je suis convaincu que nous pouvons vous démontrer que, au fil de l'élaboration de ce projet de loi, nous avons agi sur un grand nombre de fronts. Nous avons accueilli l'intervention de divers témoins et nous avons essayé de tenir compte de ces points de vue légitimes. Lorsque tout est dit, le moment est venu de passer à autre chose, d'adopter le projet de loi et de permettre que l'économie bénéficie des avantages considérables auxquels s'attend le secteur maritime.

Une dernière question — mais je veux que vous sachiez que ce n'est pas du tout de la basse flatterie: les dernières audiences au cours du week-end de Pâques, ont été diffusées à la télévision dans tout le pays. J'ai reçu un appel de diverses personnes intriguées. C'était la première fois qu'elles assistaient au déroulement d'une audience du Sénat. Je crois qu'il faut applaudir le Sénat et j'ose dire applaudir le gouvernement, qui a expliqué son point de vue. J'ai remarqué que les caméras tournent encore une fois, aujourd'hui. Je serai heureux d'accueillir des questions comme celles qui ont été posées la dernière fois. Cela nous a certainement aidés à mener nos délibérations, et cela nous a permis, dans les deux chambres du Parlement, de montrer le travail précieux que nous accomplissons.

**La présidente:** Je veux souhaiter la bienvenue aussi à Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre; à M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint responsable des Politiques; à M. André Pageot, directeur général, responsable de la Politique et des programmes maritimes, à M. Bruce Bowie, directeur exécutif responsable de la Réforme de la politique maritime; et à M. Randy Morriss, directeur général responsable des Programmes portuaires et cessions.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le ministre, je suis désolé d'avoir été absent la dernière fois où vous avez comparu; hélas, on ne saurait éviter certaines choses. C'est un privilège pour moi de pouvoir vous écouter ce matin et de vous entendre traiter de certaines des préoccupations qui ont été portées à notre attention.

Nous avons reçu beaucoup de témoignages de la part des milieux portuaires. Nous avons eu droit à des félicitations — «allez de l'avant» de la part des uns et à des critiques — «vous



concerned about doing what is in the best interests. We would be the pragmatic, optimistic side of the equation.

However, having said that, let me be pessimistic. I wish to deal with the question of the seaway's unfettered access to federal help and the concerns about a level playing field. I will use the example of Halifax. This has been with us since day one, four or five years ago. There is nothing new about this.

Mr. Minister, the new president of the St. Lawrence Seaway told us the other day that he would like to see the seaway compete with CN. That is fine. That is a good, positive thrust. He is one gentleman who is quite capable of making that happen. The difficulty is that you have given them tools which you will now take away through Bill C-9.

The Port of Halifax needs to start almost immediately on Post-Panamax container facilities. Depending upon where in the harbour it is decided to locate that new facility, it could cost from \$150 million to upwards of \$300 million. If we bite the bullet in the year 2000 and build a facility that will last through the first half of the next century, it may cost upwards of \$300 million. A land bridge concept would cost that much as well. We do not have that amount of money, and we cannot borrow it from a bank on our cash flow.

Please comment on whether there is not an element of unfairness there. Are we not assisting the seaway corporation, to whose advantage it would be to bring these Post-Panamax ships to Sept-Îles and transferring for movement up the river? I may doubt very sincerely the presence in the St. Lawrence River of a Post-Panamax-size vessel, as there are other factors such as navigation and safety which would make that very difficult to achieve. However, that is the dilemma. They have the wherewithal and the support of Ottawa to put this type of planning in place.

Have you considered offering the ports, in lieu of federal grants, outright contributions or assistance, a program of bonds which might be federal or provincial, tax free, as a means of organizing the commercial level they want to achieve?

**Mr. Collenette:** You raise a number of very good points.

You talk about a level playing field. We agree that there must be a level playing field. However, as I said in my opening remarks, we do not believe the seaway and the ports are the same kind of entities. They are apples and oranges. The president of the seaway spoke to you about taking traffic from CN. That is fine, but that traffic is not coming from the Port of Halifax.

I can cite statistics back to 1987 of all the traffic that goes through Halifax. We can also give you the figures for commodities that are shipped on the seaway. There is no way that the seaway will compete with CN in hauling containers, which are the lifeblood of Halifax. The seaway will go after bulk commodities that are hauled by rail, such as grain. In our view,

allez le regretter» — de la part des autres. Notre souci, c'est de faire ce qui est dans l'intérêt général. Nous nous situons du côté pragmatique, optimiste de l'équation.

Cela étant dit, permettez-moi tout de même d'être pessimiste. J'aimerais parler de l'accès sans restriction qu'a la voie maritime au soutien du gouvernement fédéral et des préoccupations que cela soulève à propos des règles du jeu. J'utiliserai pour exemple Halifax. Cela vaut depuis le tout début, il y a quatre ou cinq ans. Cela n'est rien de nouveau.

Monsieur le ministre, le nouveau président de la voie maritime du Saint-Laurent nous a dit l'autre jour qu'il souhaiterait que la voie maritime concurrence le CN. Tant mieux. C'est une bonne idée. Il est certainement la personne qui est en mesure de concrétiser une telle chose. La difficulté réside dans le fait que vous leur avez donné des outils de travail que vous leur enlevez maintenant avec le projet de loi C-9.

Il faut que le port de Halifax commence presque tout de suite à aménager des installations qui permettraient d'accueillir les conteneurs post-Panamax. Selon l'endroit choisi pour bâtir cette installation, le coût irait de 150 millions de dollars à plus de 300 millions de dollars. Si nous nous retrouvons les manches en l'an 2000 et construisons une installation qui durera la première moitié du siècle, cela pourrait coûter plus de 300 millions de dollars. Le concept de pont terrestre en coûterait autant. Nous ne disposons pas de cette somme d'argent, et nous ne pouvons pas l'emprunter à une banque compte tenu de notre trésorerie.

J'aimerais savoir si vous croyez qu'il y a là une certaine injustice. N'aidons-nous pas la société de la voie maritime, pour qui il serait avantageux de faire passer les navires post-Panamax par Sept-Îles et de les faire remonter le fleuve? Je peux douter, pour être franc, de la présence d'un navire de cette taille sur le fleuve Saint-Laurent, car il y a d'autres facteurs comme la navigation et la sécurité qui font que cela serait très difficile à réaliser. Voilà tout de même le dilemme. Ils ont les moyens et les appuis d'Ottawa pour planifier de cette manière.

Avez-vous envisagé d'offrir aux ports, au lieu de subventions fédérales, des contributions directes, un programme d'obligations, qui serait fédéral ou provincial, libre d'impôt, ce qui permettrait d'organiser le côté commercial des choses comme ils le souhaitent?

**M. Collenette:** Vous avez soulevé plusieurs questions qui sont très intéressantes.

Vous avez parlé de règles du jeu égales. Nous sommes d'accord pour dire qu'elles doivent être équitables. Par contre, comme je l'ai dit au début, la voie maritime et les ports sont des entités distinctes à nos yeux. Le président de la voie maritime vous a parlé de l'idée de prendre du trafic au CN. Tant mieux, mais ce trafic ne provient pas du port de Halifax.

Je peux citer des statistiques qui remontent jusqu'à 1987 pour parler de tout le trafic qui passe par Halifax. De même, nous pouvons présenter des chiffres concernant les marchandises qui transitent sur la voie maritime. La voie maritime ne pourra concurrencer le CN d'aucune façon pour ce qui est de transporter des conteneurs; or, c'est le pain et le beurre de Halifax. La voie

they will not threaten Halifax. That is why we say they are complementary.

Your point about the financing of the Post-Panamax expenditures is a good one. However, the five-year plan put forward by the Port of Halifax was analyzed by Nesbitt Burns, the financial advisors to this department. They believe that that five-year plan is fully financeable under Bill C-9. That plan, I understand it, includes the ramping-up to deal with the Post-Panamax ships.

On the question of bonds, nothing in this bill precludes the Minister of Finance federally or, I suppose, any provincial ministers in the case of ports going to municipalities, from dealing with that issue. That could certainly proceed, and it would help ports like Halifax which would have a big capital requirement in the future.

**Senator Forrestall:** I will not dispute the Nesbitt Burns report with you, but there are many "ifs," "ands," and "maybes." The bank wants to see the cash flow. We cannot use the asset as collateral. The bill denies that, and that is unfair.

**Mr. Collenette:** You cannot use the land, but you can use the fixed assets such as cranes, et cetera.

**Senator Forrestall:** We will give you all the fixed assets back if you give us the land and some way to finance it. The assets, in the case of most of our ports, are 100 years old, Minister. They have been patched and fixed up. The only new piers in Halifax are military.

**Mr. Collenette:** Are you telling me that all the cranes in Halifax are 100 years old?

**Senator Forrestall:** They are pretty old. As a matter of fact, most of them have been pulled out. The waterfront does not perform the way it did 100 years ago.

In any event, we are really talking about bringing ports up to viable commercial standards so that the private sector or the province can continue to use them in anticipation of profit, good business practices, and so on. Some years ago, we started the privatization of airports. Everyone was interested, and everyone jumped on the band wagon. Now that has stopped.

**Mr. Collenette:** It has not stopped; it is ongoing.

**Senator Forrestall:** Let us look at Halifax. Halifax sought status six or seven years ago. They are not going ahead today because they do not have the capital. They refuse to go out and get the capital. They want the federal government to put the capital improvements in place before they take it over. It is the same with the ports.

maritime s'attaquera aux marchandises en vrac qui sont transportées par train, par exemple le grain. À nos yeux, cela ne menacera pas Halifax. C'est pourquoi nous disons que les deux se complètent.

Vous avez soulevé un point intéressant en ce qui concerne le financement des dépenses post-Panamax. Toutefois, Nesbitt Burns, les conseillers financiers de notre ministère, ont analysé le plan quinquennal proposé par le port de Halifax. Selon Nesbitt Burns, il est possible de financer pleinement ce qui est prévu dans le plan quinquennal si le projet de loi C-9 est adopté. Ce plan, si je comprends bien, comprend la construction des rampes nécessaires pour accueillir les navires post-Panamax.

À propos des obligations, il n'y a rien dans le projet de loi qui empêcherait le ministre fédéral des Finances ou, je présume, un ministre provincial dans le cas des ports qui seront cédés aux municipalités de choisir cette option. Cela pourrait certainement se faire, et ce serait utile pour les ports comme celui de Halifax, dont les besoins en capitaux seraient grands à l'avenir.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne me querellerai pas avec vous à propos du rapport de Nesbitt Burns, mais les «si», les «et», et les «peut-être» sont trop nombreux. La banque veut voir les recettes. L'actif ne peut nous servir de garantie. Le projet de loi l'empêche, et cela est injuste.

**M. Collenette:** Vous ne pouvez utiliser le terrain, mais vous pouvez utiliser les immobilisations comme les grues et ainsi de suite.

**Le sénateur Forrestall:** Nous allons vous redonner toutes les immobilisations si vous nous donnez le terrain et si vous trouvez une façon pour nous de le financer. Les actifs, dans la plupart de nos ports ont cent ans, monsieur le ministre. Ils ont été rafistolés. Il n'y a que les quais militaires à Halifax qui sont neufs.

**M. Collenette:** Êtes-vous en train de me dire que toutes les grues à Halifax ont cent ans?

**Le sénateur Forrestall:** Elles sont assez vieilles. En fait, la plupart d'entre elles ont été mises au rancart. Le rendement du secteur riverain n'est pas ce qu'il était il y a un siècle.

De toute manière, ce dont il est question vraiment, c'est de faire des ports des entités commerciales viables pour que le secteur privé ou la province puissent continuer à s'en servir et s'attendre à des bénéfices, à des bonnes pratiques commerciales et ainsi de suite. Il y a quelques années, nous nous sommes mis à privatiser les aéroports. Tout le monde était intéressé, tout le monde a «bondi» sur l'occasion. Maintenant, cela s'est arrêté.

**M. Collenette:** Cela ne s'est pas arrêté. Les choses se poursuivent.

**Le sénateur Forrestall:** Regardons le cas de Halifax. Halifax a demandé un certain statut il y a six ou sept ans. On ne va pas de l'avant aujourd'hui parce qu'on n'a pas le capital nécessaire. Ils refusent d'aller chercher le capital. Ils veulent que le gouvernement fédéral améliore les immobilisations avant de prendre les choses en main eux-mêmes. C'est la même chose dans le cas des ports.



**Mr. Collenette:** With great respect, we are in the middle of negotiations with the Halifax Airport Authority. I think we can make a deal, although I do resent the Halifax airport authority trying to negotiate in public, which is in effect what you are doing by extension here and what they have done in Halifax. That is no way to make a deal, and I will not get drawn into that.

The fact is that airport divestiture across the country is going reasonably well. We have just made some accommodations with St. John's, Newfoundland, and I think we can get a deal there. A number of deals have been concluded in the last year since I have been minister. It is time-consuming, and everyone wants to squeeze as much as they can out of the federal government, and I do not blame them.

**Senator Forrestall:** Incidentally, I have had no conversations with the new authority.

**Mr. Collenette:** You would not have to; you would read it in the newspapers every day in Halifax. They are whining that the federal government is trying to put the blocks to them. We will not negotiate in public.

**Senator Forrestall:** The Halifax paper may be right or wrong in carrying these stories; I do not know. It just seems to me that, after the first blush, the finalization of privatization of airports has slowed down. It may still be ongoing, and you may be doing good work, but it has slowed down.

The same will be true with regard to privatizing the ports. I think it will work, but very soon the proviso will be that the port must be commercially viable before it is taken over. What is your response to that observation?

**Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy and Program, Transport Canada:** Senator, you raise a very interesting point.

I will make a general point on the viability of the shipping sector. We could be led to believe, because we have a few adjustments to make, that this sector is in bad shape. That is not the case. The marine sector in Canada is viable.

In the last report from Statistics Canada, 358 million tonnes moved in our ports in Canada, of which approximately 100 million tonnes is domestic shipping. I must point out that this is done without subsidies in the great majority of cases.

The revenue in the marine sector is over \$3 billion, including hundreds of millions in port revenues, but you must remember that much of it is revenues to private firms. If you have 260 million tonnes in deep sea shipping, we collect a few million dollars in ocean freight bills.

We must be careful in discussing port reform. We could be led to believe it is an unproductive, non-viable sector. It is well managed. The Port of Halifax, among others, has done well in

**M. Collenette:** Respectueusement, je vous dis que nous sommes en train de négocier avec l'administration aéroportuaire de Halifax. Je crois que nous allons pouvoir conclure une entente, mais cela me déplaît énormément que l'administration aéroportuaire de Halifax essaie de négocier en public — ce que vous essayez de faire ici, de fait, par extension, et ce qu'ils ont fait à Halifax. Ce n'est pas la façon de procéder pour conclure une entente. Je ne me laisserai pas embarquer là-dedans.

Le fait est que la cession des aéroports partout au Canada va assez bien. Nous venons de faire certains compromis avec St. John's, à Terre-Neuve, et je crois que nous pouvons nous entendre ici. Plusieurs ententes ont été conclues depuis un an, depuis le début de mon mandat comme ministre. Cela prend du temps, et tout le monde veut tirer le maximum possible du gouvernement fédéral, et je ne saurais les blâmer.

**Le sénateur Forrestall:** Soit dit en passant, je n'ai pas eu de discussion avec la nouvelle administration.

**M. Collenette:** Il ne serait pas nécessaire pour vous de le faire. C'est une chose que vous pourriez lire dans les journaux tous les jours, à Halifax. Ils se lamentent que le gouvernement fédéral essaie de leur mettre des bâtons dans les roues. Nous ne négocierons pas en public.

**Le sénateur Forrestall:** Le journal de Halifax a-t-il raison ou a-t-il tort de publier ces reportages? Je n'en sais rien. C'est qu'il me semble simplement que, après la première ruée, la privatisation des aéroports a ralenti. Cela se fait peut-être encore, et vous accomplissez peut-être du bon travail, mais les choses ont ralenti.

Ce sera la même chose pour ce qui touche la privatisation des ports. Je crois que cela fonctionnera, mais très bientôt, on dira qu'il faut que le port soit viable du point de vue commercial avant qu'il soit pris en main. Qu'en pensez-vous?

**M. André Pageot, directeur général, Politique et programmes maritimes, Transports Canada:** Sénateur, vous avez soulevé une question très intéressante.

Je vais parler, de façon générale, de la viabilité du secteur du transport maritime. On serait porté à croire, étant donné qu'il faut apporter quelques rajustements, que le secteur ne va pas très bien. Le secteur maritime au Canada est viable.

Selon le dernier rapport de Statistique Canada, nos ports au Canada ont fait transiter 358 millions de tonnes de marchandises, dont environ 100 millions de tonnes au Canada même. J'insiste sur le fait que cela se produit sans subvention dans la grande majorité des cas.

Les recettes dans le secteur maritime dépassent les trois milliards de dollars, ce qui comprend des centaines de millions de dollars en recettes portuaires, mais il faut se rappeler qu'une bonne part de cela va à des entreprises du secteur privé. S'il y a 260 millions de tonnes de marchandises qui sont transportées sur les océans, nous pouvons percevoir quelques millions de dollars en tarifs pour le fret.

Il faut faire attention quand vient le temps de discuter de la réforme portuaire. On pourrait être porté à croire qu'il s'agit d'un secteur qui n'est pas productif, qui n'est pas viable. Or, c'est un

terms of financial performance. The in-bound container traffic is up. The number of shipping lines is increasing. The cruise sector is developing. This is a positive story.

We are doing the reform because it takes time to make the decisions in a global world. In the case of Vancouver, a few years ago we were quoted 18 months for a decision for a crane. The reform will bring the decision-making closer to the users.

There are hundred of ports, and we will obviously need to adjust some of them. That is why we have a fund. However, the sector in general is viable, the Port of Halifax is viable, and I think that message should also be clear in our discussions.

**Senator Forrestall:** The total dollars involved in maritime shipping is quite adequate to take to any bank or any consortium of banks and borrow whatever you want to borrow, but the fact of the matter is, and I think you have alluded to it, the second largest port in Canada employs 11 people. One of the smallest of the major ports in Canada, in terms of turnover, employs hundreds and hundreds. They are the fourth, fifth, sixth largest ports in Canada. These differences exist, and we must be careful when we speak generally. The ports are all different.

I took note of your mentioning that CPAC was kind enough to carry this over the weekend. People were relaxing and had the opportunity to watch it. The last two times we were televised, it came on at 1:30 or 2:00 o'clock in the morning. I hope CPAC has more concern with the minister present and can put it on at a time of day when Canadians interested in ports and maritime movement can watch it and hear the minister's observations.

**Senator Spivak:** Mr. Minister, I wish to address clauses 47, 73, and 101 of the bill. They say essentially the same thing:

The Navigable Waters Protection Act does not apply to a work, within the meaning of that Act, to which regulations made under section 62 of this Act apply.

On page 22 of your brief, you say very unequivocally:

I want to assure this committee that Bill C-9 makes it very clear that our port authorities will fall directly under the scope of the regulatory authority provided under the Canadian Environmental Assessment Act.

I am sure you must have read the testimony of Mr. Frank Gertler from the Centre québécois du droit de l'environnement and Marie Bowden, the Associate Dean of Law at the University of Saskatchewan. They say that, in effect, as you read it, this removes the ports from the Navigable Waters Protection Act and,

secteur bien géré. Le port de Halifax, entre autres, présente un bon rendement financier. Le trafic en conteneurs qui y est destiné est à la hausse. Le nombre de transporteurs maritimes qui s'y trouvent est à la hausse. Le secteur des croisières se développe. C'est un bilan positif.

Nous procédons à cette réforme parce qu'il faut du temps pour prendre des décisions dans le contexte de la mondialisation. Dans le cas de Vancouver, il y a quelques années, on nous a dit qu'il fallait attendre 18 mois pour une décision touchant une grue. La réforme rapprochera le processus décisionnel des utilisateurs.

Il existe des centaines de ports, et il nous faudra évidemment rajuster le tir dans certains cas. Voilà pourquoi nous avons un fonds. Toutefois, le secteur est viable en général, le port de Halifax est viable, et je crois que cela devrait demeurer clair durant nos discussions.

**Le sénateur Forrestall:** Les recettes globales du transport maritime sont tout à fait adéquates pour qui veut aborder une banque ou un regroupement de banques afin de contracter un emprunt, si c'est ce qu'il faut faire, mais le fait est que — et je crois que vous en avez parlé — le deuxième port en importance au Canada emploie 11 personnes. Un des plus petits parmi les grands ports du Canada, du point de vue du rendement, emploie des centaines et des centaines de travailleurs. Ce sont les quatrième, cinquième, sixième ports en importance au Canada. Ces différences existent, et il nous faut faire attention quand il est question de généraliser. Les ports sont tous différents.

Vous avez fait remarquer que le canal CPAC avait eu l'obligeance de diffuser les audiences durant la fin de semaine. Les gens se détendaient et avaient l'occasion d'y jeter un coup d'oeil. Les deux dernières fois où les audiences ont été télévisées, c'était à 1 h 30 ou 2 h du matin. J'espère que CPAC se préoccupe davantage du ministre ici présent et que les audiences seront présentées à une heure de la journée où les Canadiens qui s'intéressent aux ports et au transport maritime peuvent les regarder et écouter les observations du ministre.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le ministre, j'aimerais m'attacher aux articles 47, 73 et 101 du projet de loi. Ils disent essentiellement la même chose:

La Loi sur la protection des eaux navigables ne s'applique pas à un ouvrage, au sens de cette loi, auquel un règlement pris en vertu de l'article 62 de la présente loi s'applique.

À la page 23 de votre mémoire, vous dites, de façon claire:

Je veux garantir à ce comité que le projet de loi C-9 établit très clairement que nos administrations portuaires seront directement assujetties à l'autorité réglementaire prévue en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Je suis sûr que vous avez lu les témoignages de M. Frank Gertler, du Centre québécois du droit de l'environnement, et de Marie Bowden, doyenne adjointe de la faculté de droit de l'Université de la Saskatchewan. On peut y lire que, en effet, exactement comme vous l'avez interprété, cela soustrait les ports



therefore, given the CEAA legislation, three of the four triggers are removed.

They have put forward a rather contradictory position that what you are asserting. I am puzzled. I would like you to explain how the removal of those triggers does not impede the application of the Canadian Environmental Assessment Act.

**Mr. Collette:** I think Mr. Bowie will answer that. He is more expert than I.

**Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform, Transport Canada:** I must say that I am certainly not an expert in environmental law.

**Senator Spivak:** Have you read this testimony?

**Mr. Bowie:** Yes, and I was here for the testimony, so I am familiar with the issue.

**Senator Spivak:** These people are both lawyers.

**Mr. Bowie:** Yes. In fact, they are members of the regulatory advisory committee dealing with this issue on a day-to-day basis.

**Senator Spivak:** That is why they came to us.

**Mr. Bowie:** I would like to clarify some of the misconceptions or misunderstandings about the way the bill works and the way the environmental assessment law works.

All of the ports in the system right now are covered by the Canadian Environmental Assessment Act. In the Canada Marine Act, we have ensured that the new Canada Port Authorities will also be covered by the Canadian Environmental Assessment Act. There is no change in the status quo. A provision in the legislation says these Canada Port Authorities are subject to regulations under this act.

The problem today that needs to be addressed is that the agency has not yet developed regulations which will apply to harbour commissions, local port corporations, or the ports authorities. Because of this legislation, and because of the fact that 18 ports that are now under five different regimes are being put into one specific regime, the CEAA has been provided a great opportunity to say, "We can look at 18 agencies that we did not know how to deal with before." Their priority is to develop environmental assessment regulations for the 18 new Canada port authorities. They are now in the process of launching a review of this particular situation. They are involving the ports in this review. The regulatory advisory committee, of which the two members were here, are also part of this review.

Regulations, guidelines, whatever this review determines is appropriate for this situation, with all of the interested parties involved, are expected to be in place by the time that the new Canada Port Authorities are established. That is their plan. It is

de l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables et, par conséquent, compte tenu des dispositions de la LCEE, trois des quatre déclencheurs sont éliminés.

La position qu'ils ont établie est plutôt contraire à celle que vous avancez. Cela me laisse perplexe. J'aimerais que vous m'expliquiez en quoi l'élimination de ces déclencheurs ne nuit pas à l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

**M. Collette:** Je pense que M. Bowie répondra à cette question. Il s'y connaît beaucoup mieux que moi.

**M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme maritime, Transports Canada:** Je dois dire que je ne suis certes pas un expert du droit environnemental.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous lu ce témoignage?

**M. Bowie:** Oui, et j'étais présent lorsqu'ils l'ont présenté, de sorte que je suis familiarisé avec la question.

**Le sénateur Spivak:** Ces personnes sont toutes deux des juristes.

**M. Bowie:** Oui. En fait, elles sont membres du comité consultatif de réglementation qui s'occupe de cette question de façon journalière.

**Le sénateur Spivak:** C'est pourquoi elles sont venues nous voir.

**M. Bowie:** J'aimerais clarifier certains malentendus au sujet du fonctionnement du projet de loi et de la Loi sur l'évaluation environnementale.

À l'heure actuelle, tous les ports du réseau sont visés par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Dans la Loi maritime du Canada, nous sommes assurés que les nouvelles administrations portuaires canadiennes seront aussi visées par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. La situation ne change pas. Une disposition du texte mentionne que ces administrations portuaires canadiennes sont soumises au règlement d'application de la loi.

Le problème auquel nous faisons face aujourd'hui, c'est que l'organisme n'a pas encore établi de règlement qui s'appliquera aux commissions portuaires, aux sociétés portuaires locales ou aux administrations portuaires. En raison de ces dispositions législatives, et du fait que 18 ports qui fonctionnent à l'heure actuelle selon cinq régimes distincts seront intégrés dans un régime particulier, l'ACEE a été placé devant une excellente occasion de dire: «Nous nous occupons de 18 organismes avec lesquels nous ne savions que faire auparavant.» La priorité de l'Agence est d'établir une réglementation sur l'évaluation environnementale pour les 18 nouvelles administrations portuaires du Canada. Elle est maintenant en voie de procéder à un examen de la situation. Elle fait appel aux ports pour cet examen. Le comité consultatif de réglementation, qui a délégué ici ses deux membres, participe aussi à l'examen.

La réglementation, les lignes directrices, et tout ce que l'examen révélera comme approprié à cette situation, avec la participation de toutes les parties intéressées, devraient être en place au moment où les nouvelles administrations portuaires

interesting that, in fact, this legislation has provided a trigger to deal with an issue that has been there for some time.

**Senator Spivak:** I do not understand. You still have not explained to me why it was necessary to remove that trigger which many environmental lawyers think is essential. When the act was done, this was a last-minute compromise. I was present when the Canadian Environmental Assessment Act was brought in under Mr. Jean Charest, the minister at the time. The provinces, at the last minute, when the Senate was reviewing the act, became very concerned about the applications to provincial authorities and so forth. Therefore, the triggers were left in place, and that was sort of a compromise.

I am sure you have every intention of having regulations and so forth, but why did you remove the trigger here? Why did you feel that was necessary?

**Mr. Bowie:** We have not removed the trigger.

**Senator Spivak:** In three places, it says you have, because the Navigable Waters Act does not apply. That is what it says clearly in the legislation.

**Mr. Bowie:** I should explain that the Navigable Waters Protection Act is intended to protect navigation in Canada's waters.

**Senator Spivak:** It has been used 371 times to trigger the screening under the CEEA.

**Mr. Bowie:** I want to put it in the context of why the act was developed initially, because the trigger was added later in response to the environmental concerns.

The act is there to ensure proper regulation of Canada's waters and to ensure that navigation is protected in these waterways. In most of the waterways, the Canadian coast guard has responsibility for assessing projects and determining whether a project will have an impact on navigation.

There are exceptions to that and the exceptions today are that the seaway and ports have staff on site to deal with those issues. They have harbour masters and experts in navigation in order to undertake their activities. Today they are excluded from that provision in the Navigable Waters Protection Act because they have the specific on-site resources to deal with that.

In the legislation, we are continuing the existing exclusion they have right now because in the ports they have, in the absence of specific regulations for environmental assessment, the Canada Ports Corporation took it upon itself, while recognizing its environmental obligations and responsibilities, to develop a voluntary environmental assessment process. That is being used today, and this legislation will ensure that that continues to be used in the future.

canadiennes seront établies. C'est le plan qui a été établi. Il est intéressant de constater que ce projet de loi aura eu pour effet d'amener la résolution d'une question qui se posait depuis un certain temps.

**Le sénateur Spivak:** Je ne comprends pas. Vous n'avez toujours pas expliqué pourquoi il fallait éliminer ce déclencheur que bon nombre d'avocats du droit de l'environnement jugent essentiel. Au moment de la rédaction de la Loi, c'était un compromis de dernière minute. J'étais présente lorsque la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a été présentée au nom de M. Jean Charest, le ministre de l'époque. À la dernière minute, lorsque le Sénat examinait le projet de loi, les provinces ont commencé à s'inquiéter des demandes adressées aux administrations provinciales, entre autres. Par conséquent, les déclencheurs ont été laissés en place, et c'était là une sorte de compromis.

Je suis persuadée que vous avez tout à fait l'intention de prendre un règlement et tout ce qu'il faut, mais pourquoi avez-vous éliminé ce déclencheur? Pourquoi avez-vous jugé cela nécessaire?

**M. Bowie:** Nous n'avons pas éliminé le déclencheur.

**Le sénateur Spivak:** Il est dit à trois endroits que vous l'avez fait, parce que la Loi sur les eaux navigables ne s'applique pas. C'est dit tout à fait clairement dans le projet de loi.

**M. Bowie:** Je dois préciser que la Loi sur la protection des eaux navigables vise à protéger la navigation dans les eaux canadiennes.

**Le sénateur Spivak:** On l'a invoquée 371 fois pour déclencher l'examen prévu dans la LCEE.

**M. Bowie:** Il faut que je rappelle pourquoi la loi a été établie au départ, parce que le déclencheur a été ajouté plus tard, en réaction à des préoccupations environnementales.

La loi vise à garantir une réglementation adéquate des eaux canadiennes et à faire en sorte que la navigation soit protégée sur les eaux navigables. Dans la plupart des eaux navigables, la Garde côtière canadienne est responsable d'évaluer les projets et de déterminer s'ils auront des répercussions sur la navigation.

Il y a des exceptions à cela, et celles d'aujourd'hui concernent le fait que la voie maritime et les ports ont du personnel sur place pour s'occuper de ces questions. Ils ont des maîtres de port et des experts en navigation, à qui ils confient ces activités. Aujourd'hui, ils sont exclus de cette disposition de la Loi sur la protection des eaux navigables parce qu'ils ont des ressources précises sur place pour s'en occuper.

Dans le projet de loi, nous maintenons l'exclusion existante dont ils font l'objet en ce moment parce que, dans les ports, on a, en l'absence d'une réglementation particulière concernant l'évaluation environnementale — la Société canadienne des ports a entrepris, tout en reconnaissant ses obligations et responsabilités en matière d'environnement, d'établir un processus d'évaluation environnementale volontaire. C'est celui-là qui sert aujourd'hui, et le projet de loi fera en sorte qu'il continuera d'être utilisé dans l'avenir.



If you look at that section, you will see that the NWPA does not apply if there are existing regulations in place to ensure, first, that navigation is protected and, second, that environmental assessment processes are in place. That is the key. The NWPA continues to apply, as it does today, until new regulations are in place.

We are looking to the CEAA regulations to address that issue, but if they are not ready in time — and the department recognizes that they may not be ready in time — we have a second safeguard in that the NWPA stays until other regulations pursuant to this legislation are put in place. It is covered in two ways.

**Senator Spivak:** Are you saying that the Navigable Waters Protection Act will stay in place awaiting new regulations?

**Mr. Bowie:** Absolutely.

**Senator Spivak:** There will not be an hiatus. That is not what we were told before.

How do we know that those new regulations will have the same force as a trigger under the Navigable Waters Protection Act? I say that because, if you look at the history of the Canadian Environmental Assessment Act, in the beginning there were only cabinet guidelines. These triggers are what give the federal government authority. After harmonization, there is a great deal of dispute now that environmental protection ought to be more on the side of the provinces than on the side of the federal government. That, of course raises the question of the federal government's ability to have equal environmental protection across all of Canada.

I suppose I must accept what you are saying. I am still puzzled as to why you felt you needed to remove this rather than to extend the Navigable Waters Protection Act to those ports or entities that do not have it. I suppose we need to look at this a little further.

**Mr. Bowie:** I am saying that we are extending the status quo that exists today.

**Senator Spivak:** Yes, but it will end because these clauses in the bill say that there is no trigger for this.

**Mr. Bowie:** At the same time, we have initiated and the CEAA has initiated a process to resolve a long-standing issue with respect to what kind of environmental assessment processes are needed at these ports.

**Senator Spivak:** I take your word for that, but I am suggesting that there might be a question in many people's minds whether — and this is a legal question, and I do not question the intent — those regulations will function in the same way as triggers in the Navigable Waters Protection Act. There is no desire to diminish the federal ability, and I will tell you why. All kinds of large-scale projects are going on across Canada, including in my own province, which have immense environmental impact. The federal

Si vous examinez l'article du projet de loi en question, vous constaterez que la LPEN ne s'applique pas si une réglementation est déjà établie pour garantir, tout d'abord, la protection des eaux navigables et, ensuite, l'utilisation de méthodes d'évaluation environnementale. C'est là la clé. La LPEN continue de s'appliquer, comme elle le fait aujourd'hui, jusqu'à ce qu'une nouvelle réglementation soit instaurée.

Nous prévoyons que la réglementation de la LCEE corrigera ce problème, mais si elle n'est pas prête à temps — et le ministère reconnaît que ce pourrait être le cas —, nous aurons une deuxième mesure de sauvegarde dans la mesure où la LPEN demeurera en place jusqu'à ce que d'autres règlements découlant de la présente loi auront été instaurés. Nous bénéficions donc d'une double couverture.

**Le sénateur Spivak:** Êtes-vous en train de me dire que la Loi sur la protection des eaux navigables demeurera en vigueur jusqu'à ce que les nouveaux règlements soient établis?

**M. Bowie:** Tout à fait.

**Le sénateur Spivak:** Il n'y aura donc pas de hiatus. Ce n'est pas ce qu'on nous a déjà dit.

Comment pouvons-nous être certains que ces nouveaux règlements seront aussi efficaces comme déclencheurs que ceux qui sont prévus dans la Loi sur la protection des eaux navigables? Si je dis cela, c'est parce que, quand on examine l'histoire de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, on constate qu'il n'y avait au début que des directives à l'intention du Cabinet. Ces déclencheurs sont ce qui donne le pouvoir au gouvernement fédéral. Après l'harmonisation, il y a eu beaucoup de débat quant à savoir si la protection environnementale devait se faire en faveur des provinces ou en faveur du gouvernement fédéral. Cela soulève évidemment la question de la capacité du gouvernement fédéral d'assurer une protection environnementale égale dans l'ensemble du Canada.

Je suppose qu'il me faut accepter ce que vous dites. Mais je me demande encore pourquoi vous avez jugé nécessaire d'éliminer cela plutôt que d'étendre l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables à ces ports ou entités qui ne l'ont pas encore. Peut-être nous faudra-t-il approfondir la question.

**M. Bowie:** Je dis simplement que nous prolongerons le statu quo actuel.

**Le sénateur Spivak:** Oui, mais il prendra fin parce que ces articles du projet de loi mentionnent qu'on a plus de déclencheur.

**M. Bowie:** En même temps, nous avons mis de l'avant, comme la LCEE, un processus pour résoudre un problème qui se pose depuis longtemps, c'est-à-dire le genre de processus d'évaluation environnementale qu'il faut appliquer dans ces ports.

**Le sénateur Spivak:** Je vous crois sur parole, mais j'imagine que bien des gens pourraient se demander — et il s'agit d'une question juridique, et je ne mets pas en question l'intention — si ces règlements constitueront des déclencheurs aussi efficaces que ceux de la Loi sur la protection des eaux navigables. On ne veut en rien diminuer la capacité du fédéral, et je vais vous dire pourquoi. Il y a toutes sortes de projets à grande échelle qui se déroulent partout au Canada, y compris dans ma propre province,

government, based on the law, has no ability to go in and order an environmental assessment. Any encroachment is viewed with alarm.

**Senator Callbeck:** My question is on the process. If this legislation comes into effect and a port authority is not set up, my understanding is that the federal government will offer the port first to the province, then to the municipality and then to the private sector. If in six years nothing has been worked out, it goes back to the minister.

Mr. Minister, I am very happy with the commitment you gave concerning the P.E.I. ports when you appeared before this committee on April 2.

My question is on the private sector. If the port is offered to the private sector, is a process in place for assessing whether this private sector bid is good for the community and for the users of the port?

I still have some concerns about the possibility of a large company buying the port and charging outrageous prices to their competition, or if they buy the port facilities and start selling them off, or if they buy them and let the thing run into the ground. I realize that the operating agreement addresses that during the operating period.

What is the operating period? I realize that would be negotiated, but roughly how many years are we talking about? Following that operating period, what happens to the facility? Can the company that owns the facility sell it off piece by piece if they wish, or what obligation is on them?

**Mr. Collenette:** With respect, I believe that we have not perhaps explained fully the process of what happens. Certain ports are designated as candidates to be CPAs. The rest are regional, local ports. It does not quite follow the sequence that you mentioned. I will let Mr. Morriss deal with it specifically.

On the question of what happens if some of these operations default, I believe last time we talked about a minimum of 10 years for these agreements. Given certain provisions, it could be up to 20 years. The question that must be asked is how can we guarantee things in perpetuity? I do not believe we can, but 10 or 20 years is a pretty good time-frame. From the document you have, you should receive some assurances when ports are divested.

Mr. Morriss could perhaps clarify some of the points you raise.

**Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and Divestiture, Transport Canada:** Senator, the priority interest that you have just outlined is a bit different for the local and regional ports. The process that we have had approved by Treasury Board is that we offer it to other federal departments, then to provinces and then beyond that to local interests, which includes municipalities. As you know, in some provinces it is not within the law for municipalities to take on federal assets. We combine

qui auront d'immenses répercussions sur l'environnement. Le gouvernement fédéral n'a pas, en fonction du droit, la capacité d'ordonner une évaluation environnementale. Tout empiètement est jugé très suspect.

**Le sénateur Callbeck:** Mes questions concernent la procédure. Si ce projet de loi entre en vigueur et qu'une administration portuaire n'est pas établie, le gouvernement fédéral offrira, si je comprends bien, le port en premier à la province, puis à la municipalité et, enfin, au secteur privé. Si, après six ans, il n'est pas parvenu à le céder, le port revient au ministre.

Monsieur le ministre, je suis très heureuse de l'engagement que vous avez pris au sujet des ports de l'Île-du-Prince-Édouard, lorsque vous avez comparu devant notre comité le 2 avril.

Ma question concerne le secteur privé. Si le port est offert au secteur privé, a-t-on établi un processus pour évaluer si la soumission offerte par une entreprise du secteur privé est bonne pour la collectivité et les utilisateurs du port?

Je me préoccupe encore d'une certaine façon de la possibilité qu'une grande entreprise achète le port et facture des frais outrageusement élevés à ses concurrents, ou encore qu'elle achète les installations portuaires et commence à les revendre ou à les laisser se dégrader. Je suis consciente du fait que l'entente relative à l'exploitation s'attache à cette question durant la période d'exploitation.

Quelle est la période d'exploitation? Je sais bien qu'elle serait négociée, mais de combien d'années environ parlons-nous? Après la période d'exploitation, qu'arrivera-t-il aux installations? L'entreprise qui les possède peut-elle les revendre en morceaux si elle le veut, ou doit-elle respecter certaines obligations?

**M. Collenette:** Sincèrement, je crois que nous n'avons peut-être pas expliqué complètement la façon dont tout cela se déroule. Certains ports sont désignés comme candidats pour devenir des APC. Les autres sont des ports régionaux et locaux. La séquence ne se déroule pas tout à fait comme vous l'avez dit. Je vais laisser M. Morriss vous en parler plus en détail.

Pour ce qui touche ce qui se produit quand une partie de l'exploitation n'est pas adéquate, je pense que nous avons parlé la dernière fois d'une durée d'au moins dix ans pour ces ententes. Compte tenu de certaines dispositions, cela pourrait aller jusqu'à 20 ans. La question qu'il faut poser est la suivante: comment pouvons-nous garantir quelque chose à perpétuité? Je ne pense pas que nous le puissions, mais dix ou vingt ans, c'est un échéancier plutôt bon. D'après les documents que nous avons, vous devriez recevoir certaines garanties au moment de la cession des ports.

M. Morriss pourra peut-être expliquer plus en détail certains des points que vous avez soulevés.

**M. Randy Morriss, directeur général, Programmes et cessions portuaires, Transports Canada:** Sénateur, l'intérêt prioritaire que vous venez tout juste de décrire est un peu différent pour les ports locaux et régionaux. Le processus que nous avons fait approuver par le Conseil du Trésor est le suivant: nous offrons le port à d'autres ministères fédéraux, puis aux provinces, et ensuite à des intérêts locaux, dont les municipalités. Comme vous le savez, dans certaines provinces, il est illégal pour les



all of the local interests, including the municipalities' interests, in the next grouping with which we deal.

Typically in a port where there is a great deal of activity, such as in the ports of P.E.I. and others, our evidence is that the local users would be very interested in being involved in the future operation of the port. It seems to us that the entity would be formed of a fairly large group of interested stakeholders in the local port. The private sector option only comes into play when there is absolutely no interest by the users and other stakeholders in forming a local entity. Then it is put to public tender, and it becomes essentially a sale by public tender. That is a long way down in the process and typically happens only in very small places where there are low-use or no-use facilities. I trust that answers your question on the process.

In terms of the operating period, it is a minimum of two years and a maximum of ten years, depending upon the financial consideration of the negotiated deal, in addition to which there is a monitoring period beyond that which can stretch for a long period of time. In some cases, depending upon the financial consideration, as long as 40 years, in which the federal Crown would have some sort of a clawback to prevent windfall profit, as I explained in my last appearance.

That would cover your points, I believe.

**Mr. Collenette:** There was a question about how can we be satisfied that the private sector operators who would take this over would actually meet with certain conditions. It is in their best interests; however, there is an element of risk to anything in business. A determination must be made in negotiation as to whether a project is viable with the government, and business plans must be examined. There is never any fail-safe mechanism such that a private operator would not somehow do things that would not be in the best interests of the community. That is part of everyday life.

**Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister, Transport Canada:** Honourable senators, to work at it from the other end, the purely private option is our last option. Our first option is to have — and indeed we have had some considerable success with this — a group that is not purely private. It may have some private people in it, but it will also have local communities — in other words, people who have a vested interest in making the operation continue.

**Senator Callbeck:** I am concerned about the question as to whether there is a process that will assess if this is a good thing for other communities and for the users. For example, when the private sector was bidding on shortline railways, was there not a process whereby the community became involved? Is there anything like that?

**Mr. Morriss:** Senator, there is a process in the sense that when we approach a particular entity or group of people who we feel might be interested in operating the port, we provide that once

municipalités de reprendre des actifs du gouvernement fédéral. Nous combinons l'ensemble des intérêts locaux, dont ceux des municipalités, dans le prochain groupement auquel nous avons affaire.

De façon générale, dans un port où il y a beaucoup d'activité, comme dans ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres, tout nous porte à croire que les utilisateurs locaux seront très intéressés à participer à l'exploitation future du port. Il nous semble que l'entité serait formée d'un groupe assez important d'intervenants intéressés par le port local. L'option du secteur privé n'entre en jeu que lorsque les utilisateurs et d'autres intervenants n'ont absolument aucun intérêt à créer une entité locale. Il y a ensuite un appel d'offres public, et toute l'affaire devient essentiellement une vente par appel d'offres publique. Cela se situe bien loin dans le processus et ne se produit généralement que pour les très petites installations, qui sont très peu utilisées, voire pas du tout. Je pense que cela répond à votre question sur le processus.

En ce qui concerne la période d'exploitation, elle est d'au moins deux ans et d'au plus dix ans, selon les aspects financiers de l'affaire qui est négociée, à la suite de quoi il y a une période de surveillance qui peut être longue. Dans certains cas, selon les aspects financiers, elle peut durer jusqu'à 40 ans, auquel cas la Couronne fédérale pourrait utiliser une sorte de disposition de récupération pour empêcher les profits exceptionnels, comme je l'ai expliqué la dernière fois que j'ai comparu.

Je pense que cela répond à vos questions.

**M. Collenette:** On nous a demandé comment nous pouvions être convaincus que des exploitants du secteur privé qui reprendraient cette activité pourraient vraiment satisfaire à certaines conditions. C'est là leur intérêt; cependant, dans tout ce qui concerne les affaires, il y a un élément de risque. On doit prendre une décision au cours des négociations pour déterminer si un projet est viable aux yeux du gouvernement, et des plans d'affaires doivent être présentés. Il n'y a jamais de mécanisme totalement sûr qui nous garantirait qu'un exploitant privé ne fera jamais quoi que ce soit qui ne soit pas dans l'intérêt de la collectivité. Cela fait partie de la vie de tous les jours.

**Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre, Transports Canada:** Honorables sénateurs, si l'on prend la question sous l'angle inverse, on voit que l'option totalement privée est notre option de dernier recours. Notre première option consiste à avoir — et nous avons obtenu beaucoup de succès à le faire — un groupe qui n'est pas complètement privé. Certes, il peut comprendre certaines personnes du secteur privé, mais on y retrouvera aussi des collectivités locales — en d'autres termes, des gens qui ont tout intérêt à ce que l'exploitation se poursuive.

**Le sénateur Callbeck:** Ce qui m'inquiète, c'est de savoir s'il y a un processus qui permettrait d'évaluer si c'est une bonne chose pour les autres collectivités et pour les utilisateurs. Par exemple, lorsque le secteur privé soumissionnait sur les tronçons de chemin de fer, n'y avait-il pas un processus par lequel la collectivité pouvait participer? Y a-t-il quelque chose comme ça?

**M. Morriss:** Sénateur, il y a un processus dans la mesure où, lorsque nous pressentons une entité ou un groupe de personnes que nous pensons intéressées à exploiter le port, nous fournissons

they form an entity. We then provide them with the full range of data around the port — the technical data, data on the land, financial data, and so on. We also provide funding at the front end to allow them to produce their business plan or to conduct the feasibility studies they might be required to do.

We work with the communities on the business plan as well to ensure, from the base of knowledge that we have as a public facility, that it will make some sense with respect to marine operations, with which we are familiar. We also encourage them to take that business plan to financial institutions to see if it holds water. We do everything we can to establish at the front end of the equation all of the building blocks that would make the port facilities successful.

**Senator Callbeck:** I realize that communities are involved. However, my question was more geared to after you have gone through all the steps. If a private developer takes it over or wants to take it over and makes a bid, is there any process there for the community to have any say or input?

**Mr. Morriss:** There is no formal process except to say that, by then, the community has had the opportunity to deal with it and be part of it. We have been in situations where we are down to the private company. We have then entered into discussions with that private company to ensure that the private company is prepared to permit public access to the wharf in the future. In a small place, that is one of the major concerns — continued access to the facility. Typically, we work out an arrangement with the private sector company on behalf of the community. It has not happened often, but it has happened.

Where you get down to the private sector, we would then not have an operating port. If we tried to involve everyone in town, no one would be interested. It is not a question of going to the private sector because we cannot make a deal in the community. We broker the deal as long as we must in order to bring the parties to the table. It is only when there are no parties at the table, except one or two people who might be interested in bidding, that we go the private sector route.

**Senator Callbeck:** Did I understand you to say that if the private sector or a corporation buys the facilities, they do not sign this agreement?

**Mr. Morriss:** That is correct. If we are diverging from the point of view of the Crown putting money into the equation or the value of the asset being to a certain level to invoke an operating and monitoring criteria, it is transferred as an operating port. Therefore, we have those documents.

If we have gone through the list, no one else is interested, and we are down to a public tender, then it is a sale in fee simple of whatever property there is and the facility.

le processus en question dès que l'entité est créée. Nous lui fournissons ensuite la gamme complète des données concernant le port — les données techniques, les données sur le terrain, les données financières et ainsi de suite. Nous lui fournissons ensuite une avance de fonds pour lui permettre de produire le plan d'affaires ou de procéder aux études de faisabilité qu'il peut devoir produire.

Nous travaillons aussi avec la collectivité pour le plan d'affaires également pour nous assurer, d'après les connaissances que nous avons en tant qu'établissement public, qu'il sera logique sur le plan des opérations maritimes, avec lequel nous sommes familiarisés. Nous les encourageons également à présenter ce plan d'affaires à des institutions financières pour voir s'il est applicable. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour établir d'emblée tout ce qui nous permettrait d'assurer le succès des installations portuaires.

**Le sénateur Callbeck:** Je réalise que les collectivités sont mises à contribution. Cependant, ma question concernait davantage la période qui suit toutes ces étapes. Si un entrepreneur privé reprend ou souhaite reprendre le port et qu'il présente une soumission, y a-t-il un processus qui permette à la collectivité d'avoir son mot à dire?

**M. Morriss:** Il n'y a pas de processus officiel sauf que, à ce moment-là, la collectivité aura déjà eu l'occasion de participer à l'affaire. Nous avons déjà vécu des situations où nous en étions réduits à vendre à une entreprise privée. Nous avons alors entrepris des pourparlers avec l'entreprise privée en question pour veiller à ce qu'elle se prépare à permettre l'accès public au quai à l'avenir. Dans un petit village, c'est là une préoccupation majeure: l'accès continu aux installations. De façon générale, nous parvenons à une entente avec l'entreprise du secteur privé, au nom de la collectivité. Cela ne se produit pas souvent, mais c'est arrivé.

Lorsqu'on en vient au secteur privé, on ne peut avoir un port fonctionnel. Si nous tentions de faire participer tout le monde dans la ville, personne ne serait intéressé. Ce n'est pas une question de se tourner vers le secteur privé parce que nous ne pouvons conclure l'affaire dans la collectivité. Nous faisons office de courtier pour l'affaire aussi longtemps que nous le devons pour amener les parties à la table. C'est seulement lorsqu'aucune partie ne vient à la table, sauf une ou deux personnes qui pourraient être intéressées à soumissionner, que nous adoptons la voie du secteur privé.

**Le sénateur Callbeck:** Dites-le-moi si je me trompe, mais avez-vous dit que si le secteur privé ou une entreprise achète les installations, ils n'ont pas à signer cette entente?

**M. Morriss:** C'est exact. Si nous délaissions le point de vue selon lequel la Couronne injecte de l'argent dans l'équation ou que la valeur de l'actif atteint un certain niveau et qu'on se tourne vers des critères de surveillance et des critères opérationnels, les installations sont cédées en tant que port fonctionnel. Par conséquent, nous avons les documents en question.

Si nous avons épuisé la liste, que personne n'est intéressé et que nous en sommes réduits à faire une soumission publique, alors nous vendons purement et simplement la propriété et les installations en fief simple.



**Senator Callbeck:** Would there be no guarantee of public access?

**Mr. Morriss:** In the terms of the deal, we often talk about whether public is required. However, there are no documents like those because we are not imposing any operating period or monitoring period beyond the time of the transactions.

**Senator Bryden:** If you go through the process, and with all the best will on everyone's part, you get to the point where the only way to get rid of this port is to go to public tender. Do you sell off the assets so that it stops being an operating port, when it is an essential facility for the community and the region? Is there any mechanism to address that situation?

**Ms Bloodworth:** That is why we have the clause that permits the minister to continue to operate the port. What Mr. Morriss has described is our attempt to form a group and to work with them to operate a port. If we assume that we have tried and failed, then the normal situation — which does not happen very often, but in those circumstances we call it a normal situation — is that there is not much business or interest in that port. We do have circumstances of that happening. In such a case, we would put the port up for public tender and ask who is interested in buying it.

If, on the other hand, what we have is a situation where it is an operating port with much interest but for some reason we have failed to put together a public-private group interested in running it, then we have the power to continue to operate. That is clause 72.

**Senator Bryden:** Would you be prepared to confirm that where such a situation as outlined in clause 72(8) occurs that we would need —

**Senator Forrestall:** A notwithstanding clause?

**Senator Bryden:** We do not need a notwithstanding clause. What we need is an opportunity to give confirmation to certain circumstances in which the minister would exercise that discretion under clause 72(8).

**Ms Bloodworth:** We could certainly look at that, senator. I would need to think about the circumstances. Are you talking about the minister giving assurances at this stage that are not in the bill. I described what is in the bill, but are you referring to something separate from the bill?

**Senator Bryden:** We are attempting to see how we can get this bill through in a manner with which most people are comfortable. We are touching now on the prickly points.

**Mr. Collenette:** Senator Bryden has put his finger on a key that we must address. It has been raised by my colleagues in the House as well.

**Le sénateur Callbeck:** N'y aurait-il pas de garantie d'accès public?

**M. Morriss:** Dans les modalités de l'entente, nous mentionnons souvent que l'accès public doit être offert. Cependant, il n'y a pas de document du genre, parce que nous n'imposons aucune période d'exploitation ni période de surveillance une fois la transaction conclue.

**Le sénateur Bryden:** Si vous passez par toutes les étapes du processus et que tout le monde fait preuve de la meilleure volonté du monde, vous arrivez à un point où la seule façon de vous débarrasser de ce port est de passer par une soumission publique. Faut-il vendre les actifs pour que le port ne soit plus opérationnel, quand il s'agit d'une installation essentielle pour la collectivité et la région? Y a-t-il un mécanisme pour tenir compte de cette situation?

**Mme Bloodworth:** C'est pourquoi nous avons une disposition qui permet au ministre de continuer d'exploiter le port. Ce que M. Morriss vous a décrit, c'est notre tentative pour établir un groupe et l'amener à exploiter un port. Si nous présumons que nous avons en vain tout essayé, alors la situation normale — qui ne se produit pas très souvent, mais dans ces circonstances, nous jugeons qu'il s'agit d'une situation normale —, c'est qu'il n'y a pas beaucoup d'activité dans ce port ni d'intérêt à son égard. Cela se produit parfois. Dans un tel cas, nous offrons le port par soumission publique pour voir si quelqu'un est intéressé à l'acheter.

Si, par contre, nous avons une situation où il y a un port fonctionnel très intéressant, mais que, pour une raison ou pour une autre, nous n'avons pu réunir un groupe d'intérêts du secteur public et du secteur privé pour l'exploiter, alors nous avons le pouvoir de continuer à le faire. Ce pouvoir est prévu à l'article 72.

**Le sénateur Bryden:** Seriez-vous prêt à confirmer que, lorsqu'une situation comme celle qui est décrite au paragraphe 72(8) se produit, alors il nous faudrait...

**Le sénateur Forrestall:** Une clause dérogatoire?

**Le sénateur Bryden:** Nous n'avons pas besoin d'une clause dérogatoire. Ce dont nous avons besoin, c'est de la possibilité de confirmer certaines situations où le ministre pourrait exercer ce pouvoir discrétionnaire en vertu du paragraphe 72(8).

**Mme Bloodworth:** Nous pourrions certainement nous pencher sur la question, sénateur. Il faudrait que je pense aux circonstances. Voudriez-vous que le ministre donne, à cette étape, les garanties qui ne sont pas dans le projet de loi? J'ai décrit ce qui se trouvait dans le projet de loi, mais faites-vous allusion à quelque chose de distinct?

**Le sénateur Bryden:** Nous tentons de voir comment nous pouvons faire adopter ce projet de loi d'une façon qui convient à la plupart des personnes. Nous en arrivons maintenant aux points délicats.

**M. Collenette:** Le sénateur Bryden touche là un point qu'il nous faut aborder. Mes collègues de la Chambre l'ont eux aussi soulevé.

We will try to get back to you with some examples and some reassurances, Madam Chairman. The senator is reflecting apprehensions that are in Atlantic Canada, and they are justified.

**Senator De Bané:** What I understood when Mr. Morriss gave us his explanations about a month ago was that when a port is transferred to an operating entity, there is a period of monitoring. If that operating entity fails, it might fail either because it has lousy managers or because that port is not viable and cannot have any kind of business. If it fails because of lousy managers, then the department will take it over and manage it until they find a more competent entity. If it fails because there is no viable business, it makes no sense for the taxpayers of this country to continue funding the business.

I think the overriding principle is the one given to us by the minister in our first meeting with us, where he said:

However, if all else fails, clause 72(8), which was included at the behest of Mr. Byrne, an MP from Newfoundland, provides for continuation of the ports that are not transferred by the end of the program. That is an absolute guarantee that if there are absolute political needs the government will have to continue with those ports....

Some will say that just means the minister can make a decision for or against a port. Any government that makes a negative decision would have to justify the action and pay the political price.

I think the bill as it is now covers all those different hypotheses. If it fails because the managers are lousy, the department will take it over and operate it until they find a better manager. If, politically, it is vital for that community to have a port, the minister says there is an "an absolute guarantee" it will continue, unless the minister is politically inept, in which case he will pay the political price.

**Senator Johnstone:** Mr. Minister, you seem to be laying our concerns to rest one by one.

Looking ahead several years, my concern is that there be sufficient protection built into the bill for the small ports. We know that you are a very knowledgeable and compassionate minister, with a great knowledge of the situation. Will there be sufficient protection for the small ports a few years down the road when we are perhaps dealing with a new minister? I am speaking of six, eight or ten years down the road.

**Mr. Collenette:** Even now, without this bill, if we had a callous government — this, as we know, is a very compassionate government — it could cut these ports adrift. It could reduce subsidies even now.

The point I made last time, and Senator De Bané quoted it, is that the political price is very severe if you upset a whole region of local interests. We have just been through a reorganization of Marine Atlantic headquarters. I guess we did not explain the

Nous allons tenter de vous revenir avec certains exemples et certaines confirmations, madame la présidente. Le sénateur exprime des inquiétudes qui ont cours dans les maritimes, et elles sont justifiées.

**Le sénateur De Bané:** Quant M. Morriss nous a donné ces explications il y a environ un mois, ce que j'ai compris, c'est que lorsqu'un port est transformé en entité opérationnelle, il y a une période de contrôle. Si l'entité opérationnelle échoue, ce peut être en raison de l'incurie de ses gestionnaires ou parce que le port n'est pas viable et qu'on ne peut pas y faire des affaires. S'il échoue en raison de l'incurie de ses gestionnaires, le ministère le reprend et l'administre jusqu'à ce qu'il trouve une entité plus compétente. S'il échoue parce qu'il n'est pas viable sur le plan commercial, il n'est pas logique que les contribuables de notre pays continuent de le financer.

Je pense que le principe général, c'est celui que nous a donné le ministre au cours de sa première rencontre avec nous, lorsqu'il a dit:

Néanmoins, si tout le reste échoue, il reste le paragraphe 72(8), inséré à la demande de M. Byrne, un député de Terre-Neuve, qui dispose que les ports qui n'auront pas été transférés à la fin du programme resteront à la charge du gouvernement. C'est la garantie absolue qu'en cas de nécessité politique absolue, notre gouvernement devra maintenir ces ports en activités [...]

Certains diront que cela signifie simplement que le ministre peut prendre une décision en faveur ou à l'encontre d'un port. Tout gouvernement qui prend une décision négative devra justifier la mesure et en payer le prix politique.

Je pense que, dans sa forme actuelle, le projet de loi couvre toutes ces hypothèses. Si le port échoue en raison de l'incurie de ses gestionnaires, le ministère le reprend et l'exploite jusqu'à ce qu'il trouve de meilleurs administrateurs. Si, sur le plan politique, il est vital que la collectivité en question ait un port, le ministre dit qu'il y a une «garantie absolue» qu'elle pourra continuer de l'avoir, sauf si le ministre est politiquement inepte, auquel cas il en paiera le prix politique.

**Le sénateur Johnstone:** Monsieur le ministre, vous semblez dissiper une à une nos préoccupations.

Je me demande cependant si, dans quelques années, la protection intégrée dans le projet de loi sera suffisante pour les petits ports. Nous savons que vous êtes un ministre très sensible et très compétent, et que vous connaissez fort bien la situation. Les petits ports seront-ils suffisamment protégés dans quelques années lorsque nous aurons, peut-être, affaire à un autre ministre? Je parle d'une période qui se situe dans six, huit ou dix ans.

**M. Collenette:** Même maintenant, sans ce projet de loi, si nous avions un gouvernement insensible — mais nous savons que notre gouvernement fait preuve de beaucoup de compassion —, il pourrait éliminer ces ports sans plus de cérémonie. Il pourrait réduire les subventions dès maintenant.

L'argument que j'ai soulevé la dernière fois, que le sénateur De Bané a cité, est que le prix politique à payer est très grand si vous mécontentez les intérêts locaux de toute une région. Nous venons tout juste de restructurer l'administration centrale dans les



decision adequately enough, and the local authorities and the provincial government mobilized themselves. We were able to assure them and do some other things.

In a democracy, the ultimate guarantee is public pressure. However, even without this bill, someone could come along and do nefarious things to ports in P.E.I. It has not been done and it will not be done because governments have a certain respect for the aspirations of parts of the country to have certain facilities.

The government is not a steamroller, and there must be a consensus in operating a democracy. The provisions in this bill will, I think, give you those guarantees.

**Senator Johnstone:** I accept that.

**Senator Perrault:** I am from the West Coast where I say, in all modesty, that we have one of the world's greatest ports. There is a great deal of enthusiasm there for these changes. No one has suggested that if these changes are enacted by Parliament, we will have ushered in an era of Nirvana in relation to legislative reform. However, the attitude there is to give it a try, test it, and find out how sound it is.

The minister has provided the assurance that there will be a review after four years — presumably before four years, if necessary. It is very assuring and forthcoming to hear the minister adopt that attitude. Most people living on the west coast appreciate what he is attempting to do.

This has not been an easy process. There have been hundreds of witnesses over many months and under different ministers to get this bill where it is at the present time. One of our witnesses the other day said, "I wish this clause had been changed, but it is worth a try." This bill is a great advancement to what we have at the present time, and we would like to see the bill pass.

I think that I represent the consensus of opinion on the west coast that this is a much-improved piece of legislation over the current act. The minister has given us certain commitments. I think they have been good commitments, and I will be very supportive of this measure.

**Senator Bryden:** Mr. Minister, I want to thank you and your officials for listening to what has occurred at these proceedings and also for responding to a great number of people. I know ministers do not just sit down and invent these responses out of thin air. A lot of work goes into the responses.

For some of us, your participation has enhanced our understanding. In my mind, it has improved the level of confidence in both yourself and your department that there is a will to continue to do the right thing.

What is of particular concern to me in the bill relates to the smaller, commercial ports. It is up to all of us to find the best way

Maritimes. Je pense que nous n'avons pas suffisamment expliqué la décision, de sorte que les autorités locales et le gouvernement provincial se sont mobilisés. Nous avons été capables de les rassurer et de faire autre chose.

Dans une démocratie, la garantie ultime, ce sont les pressions exercées par le public. Cependant, même sans ce projet de loi, quelqu'un pourrait arriver et faire des choses très néfastes pour les ports de l'Île-du-Prince-Édouard. Cela n'est pas arrivé, ça n'arrivera pas, parce que les gouvernements ont un certain respect envers les aspirations des gens de certaines parties du pays, qui souhaitent avoir certaines installations.

Le gouvernement n'est pas un rouleau compresseur, et le fonctionnement d'une démocratie doit se faire par consensus. Je crois que les dispositions de ce projet de loi vous en donnent la garantie.

**Le sénateur Johnson:** Je veux bien le croire.

**Le sénateur Perrault:** Je viens de la côte ouest et je dois dire, en toute modestie, qu'on y trouve l'un des meilleurs ports du monde. Il y a beaucoup d'enthousiasme là-bas à l'égard de ces changements. Personne n'a laissé croire que si ces changements sont promulgués par le Parlement, nous allons entrer dans le nirvana de la réforme législative. Cependant, l'attitude qu'on a adoptée là-bas, c'est de dire allons-y, essayons-le, et voyons si ça marche.

Le ministre nous a garanti qu'il y aurait un examen après quatre ans — peut-être même avant quatre ans, si cela s'impose. Que le ministre adopte une telle attitude est très rassurant et laisse présager de bonnes choses pour l'avenir. La plupart des gens qui vivent sur la côte Ouest apprécient ce qu'il tente de faire.

La mise au point du projet de loi n'a pas été facile. Pour l'amener où il est à l'heure actuelle, il a fallu entendre durant des mois des centaines de témoins, sans parler des changements de ministres. L'autre jour, l'un de nos témoins nous a dit: «J'aimerais que cet article soit changé, mais ça vaut quand même la peine de l'essayer.» Ce projet de loi est un énorme progrès par rapport à la situation actuelle, et nous aimerions qu'il soit adopté.

Je pense qu'il y a consensus sur la côte ouest et que le projet de loi constitue une nette amélioration par rapport à la loi actuelle. Le ministre nous a donné certaines garanties. Je pense que ce sont là de bonnes garanties, et je suis tout à fait d'accord avec cette mesure.

**Le sénateur Bryden:** Monsieur le ministre, j'aimerais vous remercier, vous et vos représentants officiels, d'avoir écouté les commentaires formulés au cours des présentes délibérations et d'avoir répondu à un grand nombre de personnes. Je sais que le ministre n'invente pas ces réponses à partir de rien. Il faut beaucoup de travail pour les établir.

Votre participation a aidé certains d'entre nous à mieux comprendre la question. Pour ma part, elle m'a permis de croire que votre ministère et vous-même avez la volonté de continuer de bien faire.

Cependant, une chose me préoccupe particulièrement dans le projet de loi, et elle concerne les petits ports commerciaux. Il en

to confirm that will now and for the future. That is what this committee will need to address.

I have one question related to the control over the harbours. We heard evidence that when a harbour is divested and deproclaimed, at that point the boundaries dissolve. There are no boundaries and there is no transfer of jurisdiction. At present, there is no way of transferring it.

The question from the point of view of safety is who has authority to ensure that ships navigate the harbour safely once the harbour has been deproclaimed?

**Mr. Morriss:** Senator, the deproclamation process does not change any of the other federal statutes that apply to marine activity on the surface of the harbour waters. All that deproclamation achieves is that it removes the minister's regulatory authority under the Public Harbours and Port Facilities Act for activity on the water.

When we did the analysis of this issue, we discovered that there were literally dozens of pieces of federal legislation that in some way or another overlap what happens under the Public Harbours and Ports Facilities Act and the associated regulations. Therefore, when we bring this program forward, the research on which is not yet completed, it will be subject to a full public consultation process as to how we would go about this. Quite simply, the concept is that the minister's authority to regulate what is happening on the water in certain harbours would be removed, as we have already done in 199 cases where there was little or no use for the harbour. However, all the other pieces of federal legislation, such as the Canada Shipping Act, the Navigable Waters Protection Act, all the environmental legislation, the Fisheries Act and so on, would continue to apply to the surface of the water.

For example, if we were to deproclaim Port X, we would strongly encourage the entity that was formed to have someone be the focal point of management of their harbour. They would make the call to the appropriate department, depending upon the issue that came up concerning the harbour, and those departments would respond as they do now. There would be effectively no change in how the other pieces of federal legislation are administered.

**Senator Bryden:** To be more specific, the harbour considered to be the most vulnerable to a major spill is Come By Chance. A harbour master currently manages that harbour and is responsible for the turn-around times of the ships, et cetera. If that harbour is deproclaimed and the port is divested, whose principal function will it be to ensure that a major spill does not occur at Come By Chance?

**Mr. Morriss:** There are no Transport Canada facilities at Come By Chance. It is simply a declared public harbour. However, Come By Chance is also a compulsory vessel traffic service control area and a compulsory pilotage area. The harbour master's role there is one of oversight to collect our harbour dues. When the port is deproclaimed, we will no longer collect harbour dues.

revient à chacun d'entre nous de trouver de meilleures façons de confirmer la volonté exprimée, tant maintenant que dans l'avenir. C'est ce sur quoi notre comité devra se pencher.

J'ai une question au sujet du contrôle exercé sur les ports. Certains témoins nous ont dit que lorsqu'un port est cédé et désaffecté, les frontières se trouvent en quelque sorte à disparaître. Il n'y en a plus et il n'y a pas de transfert de compétence. À l'heure actuelle, il n'y a aucune façon de transférer la compétence.

Sur le plan de la sécurité, qui a le pouvoir de veiller à la sécurité des navires dans les eaux du port une fois que celui-ci a été désaffecté?

**M. Morriss:** Sénateur, le processus de désaffectation ne change aucune des autres lois fédérales qui s'appliquent à l'activité maritime à la surface des eaux portuaires. Tout ce qu'il fait, c'est de retirer le pouvoir de réglementation qui est confié au ministre en vertu de la Loi sur les ports et installations portuaires publics concernant l'activité sur l'eau.

Lorsque nous avons procédé à l'analyse de cette question, nous avons constaté qu'il y avait littéralement des dizaines de dispositions législatives fédérales qui, d'une façon ou d'une autre, reprenaient ce qui est prévu dans la Loi sur les ports et installations portuaires publiques et les règlements connexes. Par conséquent, lorsque nous avons mis ce programme de l'avant, la recherche à son sujet n'était pas complète, et il faudra un processus de consultation publique complet pour savoir comment nous allons aborder cette question. En termes simples, le concept est le suivant: le pouvoir qu'a le ministre de réglementer ce qui se passe sur l'eau de certains ports lui serait retiré, comme nous l'avons déjà fait dans 199 cas où le port n'est utilisé que très peu, voire pas du tout. Cependant, toutes les autres dispositions législatives fédérales, par exemple la Loi sur la marine marchande, la Loi sur la protection des eaux navigables, toutes les lois environnementales, la Loi sur les pêches et ainsi de suite continueraient de s'appliquer à la surface des eaux.

Par exemple, si nous devons désaffecter le port X, nous aurions fortement encouragé l'entité qui a été établie à nommer un responsable pour la gestion du port. Il lui incomberait de faire appel au ministère compétent, selon la question qui surgit au sujet du port, et le ministère en question réagirait, comme il le fait à l'heure actuelle. Il n'y aurait de fait aucun changement quant à l'administration des autres dispositions législatives fédérales.

**Le sénateur Bryden:** Pour être plus précis, le port considéré comme le plus vulnérable à un déversement majeur est celui de Come By Chance. Un maître de port administre actuellement ce port et est responsable de déterminer les horaires des navires, et ainsi de suite. Si ce port est désaffecté et qu'il est cédé, qui aura pour principale fonction de veiller à ce qu'un déversement majeur ne se produise pas à Come By Chance?

**M. Morriss:** Transports Canada n'a pas d'installation à Come By Chance. Il s'agit simplement d'un port public désigné. Cependant, Come By Chance est également une zone de services de trafic maritime et une zone de pilotage obligatoire. Le rôle du maître de port qui y est affecté consiste à percevoir les redevances portuaires qui nous sont dues. Lorsque le port sera désaffecté,



In the old days, the harbour master collected fees for navigational aids, VTS and all those kinds of things, which are now done by other departments. We think that is an overlap of jurisdiction.

To answer your question, when the harbour master is gone and the port is deproclaimed, the same statutory requirements on the companies will apply. For example, in the worst case scenario of two vessels colliding and a spill occurring, they are obligated under the law to report that immediately to the vessel traffic centre. The coast guard swings into action to get the spill under control, and all the normal federal statutes apply.

It is a misconception to think the harbour master is continually eyeing the harbour with binoculars and controlling what is going on there, particularly in a big place like Come By Chance. Electronic and other devices do that. The harbour master is something of a convenience. There is a factor of loss of convenience in this, but we will take care of that when we talk to the businesses that work in those harbours so that, if necessary, they will have someone to call. They are obligated under the law to report any incidents.

**Mr. Collenette:** Mr. Morriss is saying that the role of the harbour master has been obviated by modern technology and changes in methodology or government service. The principal reason for their existence is to collect a fee, which we are now yielding. It does not make much sense to keep someone to collect a fee that the government does not want to collect.

**Mr. Bowie:** We believe the existing legislation is sufficient to cover anything that may be necessary in those harbours that are deproclaimed. However, just in case, we have added a provision in this legislation, under clause 104. It is enabling legislation for regulations in harbours that are not covered under Part I or Part II. If there is determined in the future to be some need for regulations for the reasons you have identified, and for some reason the existing legislation does not cover it, there is an enabling regulatory authority in this bill.

**Senator Forrestall:** I wish to ask a question that Senator Johnson would have asked had she not had to leave for an important engagement.

While I have been to the Port of Churchill on a number of occasions and have participated in debates with respect to its ongoing livelihood, I hesitate to phrase her question in any way other than this: Because of the uniqueness of the Port of Churchill and its role as an important gateway for certain grains going in certain directions from Canada, what is likely to be the future of that port? It is so short term and generally one commodity. Could you enlighten the people of Churchill about the care, warmth and compassion you have for that beautiful city on the bay?

nous ne percevrons plus de redevances portuaires. Il fut un temps où le maître de port percevait les redevances concernant les aides à la navigation, le STM et ainsi de suite, mais ce sont maintenant d'autres services qui s'en occupent. Nous pensons qu'il y a chevauchement des compétences.

Pour répondre à votre question, lorsque le maître de port sera parti et que le port sera désaffecté, on appliquera les mêmes exigences légales que pour les autres entreprises. Par exemple, admettons que, dans le pire des scénarios, deux navires entrent en collision et qu'il y a déversement, ils sont en vertu de la loi tenus de signaler immédiatement l'incident au centre de trafic maritime. La garde côtière entre alors en jeu pour maîtriser le déversement, et toutes les lois fédérales habituelles s'appliquent.

Il est faux de croire que le maître de port surveille continuellement ce qui se passe dans le port avec ses jumelles et qu'il contrôle ce qui s'y passe, particulièrement dans un endroit vaste comme Come By Chance. Ce sont des appareils, électroniques et autres, qui s'en chargent. Le maître de port est en quelque sorte présent parce que c'est plus pratique. Bien sûr, son absence fera en sorte que c'est moins pratique, mais nous allons nous en occuper lorsque nous parlerons aux entreprises qui travaillent dans ces ports de façon à ce qu'on puisse rejoindre quelqu'un au besoin. De par la loi, elles sont tenues de signaler tout incident.

**M. Collenette:** M. Morriss affirme que le rôle du maître de port a été supplanté par la technologie moderne et des changements de méthode ou de services gouvernementaux. La principale raison de leur existence était la perception d'une redevance, à laquelle nous renonçons maintenant. Il n'est pas très logique de maintenir en poste quelqu'un pour percevoir une redevance que le gouvernement ne veut plus percevoir.

**M. Bowie:** Nous croyons que les dispositions législatives actuelles sont suffisantes pour couvrir tout ce qu'il faut lorsque ces ports auront été désaffectés. Cependant, juste au cas où, nous avons ajouté une disposition dans ce projet de loi, à l'article 104. Il s'agit d'une disposition législative habilitante pour la réglementation des ports qui ne sont pas couverts par la partie I ou la partie II. Si l'on détermine dans l'avenir qu'il faut établir une réglementation pour les motifs que vous avez mentionnés, et que, pour une raison ou pour une autre, celles qui existent ne permettent pas d'y répondre, un pouvoir de réglementation a été ajouté au projet de loi.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais poser une question que le sénateur Johnson aurait posée si elle n'avait dû s'absenter pour un rendez-vous important.

Même si je me suis rendu au port de Churchill à quelques reprises et que j'ai participé à des débats concernant le mode de vie qui y a cours, j'hésite à formuler sa question d'une autre façon que celle-ci: compte tenu du caractère unique du port de Churchill et du rôle important qu'il joue comme plaque tournante de certains grains acheminés vers certaines destinations au Canada, quel avenir ce port connaîtra-t-il? Il est utilisé si peu longtemps et, de façon générale, pour une seule denrée seulement. Pourriez-vous exprimer, pour rassurer les habitants de Churchill, l'attention, la

**Mr. Collenette:** I am not sure that I have to enlighten the people of Churchill. I think they are ecstatic about the sale of the port to Omnitrax and the rail link to that city. Omnitrax has applied some interesting concepts. One, I believe, is the use of lighter aluminum cars which permit heavier loads, therefore cutting the cost over the permafrost, versus loading boxcars as Canadian National used to do, which was very inefficient. They have been able to cut costs. They have made capital improvements at the port. They are now talking about exporting more grain, as well as other commodities that would come up from the U.S. They are also talking about bringing in commodities such as raw iron ore pellets from places like Russia. They are bursting with ideas. A company from Texas does not put money into an operation unless it thinks it can make money.

There was some concern about the amount of public funds that went into the deal. Transport Canada did not contribute any more funds than we would have in any situation called for under the creation of this legislation. Money did go in from western economic diversification.

Being from Nova Scotia, you are quite aware of the good work that ACOA does, and money does flow through those regional development agencies over and above. However, the treatment by Transport Canada for Churchill is consistent with what is and will be applied across the board under this legislation.

**Senator Forrestall:** Why is it that no environmental studies were done across the country generally on the impact of Bill C-9?

Second, the \$125 million is very generous, but it sounds like an official said we have to put a figure in. Someone suggested \$150 million, someone else suggested \$100 million, and then that was split at \$125 million. This is to assist the ports in getting up to a level where they might be attractive to buyers. I am interested in this because the \$125 million would not replace the cranes on the existing container piers in Halifax with post-Panamax cranes, which are \$30 million or \$40 million each. This amount of money has no relevance to anything that I have in the back of my mind.

My next question is: Would the minister consider expanding this fund or making it clear to entities such as the Port of Halifax that they would receive a good hearing from ACOA so they could take advantage of the process that ACOA frees up? I know that ACOA does not have that kind of money, but it could free up yet another process. My point is that if the port does not move soon, the two mistakes of the past will be compounded with a third mistake because it may be the only one they can afford. We will find an expansion that will last us another five years beyond completion, and then we will be looking for further capacity. If we move now, there is capacity to last us well into the foreseeable

future and the compassion that you have for this magnificent city situated on the bay?

**M. Collenette:** Je ne suis pas sûr que je dois rassurer les gens de Churchill. Je pense qu'ils sont ravis que le port ait été vendu à Omnitrax et qu'un lien ferroviaire ait été établi vers leur ville. Omnitrax a appliqué certains concepts intéressants. L'un d'entre eux est, je crois, le recours à des wagons d'aluminium plus légers, qui permettent d'augmenter la charge, ce qui réduit les coûts du transport sur le pergélisol, plutôt que de charger des wagons comme le faisait le Canadien national, ce qui était très inefficace. Ils ont été en mesure de réduire les coûts. Ils ont amélioré les immobilisations du port. Ils parlent maintenant d'exporter plus de grain, ainsi que d'autres denrées qui proviendraient des États-Unis. Ils parlent aussi d'importer des marchandises comme des grenailles de minerai de fer brut de divers endroits comme la Russie. Ils sont pleins d'idée. Une entreprise du Texas n'injecte pas d'argent dans une activité si elle ne pense pas pouvoir faire de l'argent.

Le montant des fonds publics consacrés à cette affaire a soulevé certaines préoccupations. Transports Canada n'a pas engagé plus de fonds que nous l'aurions fait pour toute autre situation découlant de l'application de ce projet de loi. Nous avons dépensé de l'argent pour la diversification de l'économie de l'ouest.

Comme vous venez de la Nouvelle-Écosse, vous êtes bien sensibilisés au bon travail que fait l'APECA et ce genre d'organisme d'expansion régionale injecte lui aussi de l'argent. Cependant, le traitement réservé à Churchill par Transports Canada est conforme à ce qui a été et à ce qui sera appliqué de façon générale en vertu de ce projet de loi.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi n'a-t-on pas procédé à des études environnementales dans l'ensemble du pays au sujet des répercussions du projet de loi C-9?

Ensuite, la somme de 125 millions de dollars est très généreuse, mais on a l'impression qu'elle est artificielle, qu'un fonctionnaire nous a dit de donner un chiffre. Quelqu'un a parlé de 150 millions de dollars, quelqu'un d'autre, de 100 millions de dollars, et là, on est rendu entre les deux, à 125 millions de dollars. Cette somme est censée aider les ports à s'améliorer afin d'être attrayants pour des acheteurs. Je m'intéresse à cette question, parce que cette somme ne permettra pas de remplacer les grues des quais à conteneurs actuelles de Halifax par des grues post-Panamax, qui coûtent 30 ou 40 millions de dollars chacune. Ce montant d'argent ne correspond à rien de ce que je peux penser.

La prochaine question est la suivante: le ministre envisagerait-il d'augmenter ce fonds ou de préciser clairement à des entités comme le Port de Halifax que l'APECA leur prêtera une oreille favorable et qu'elles pourront tirer profit du processus que l'APECA. Je sais que l'APECA n'a pas d'aussi importantes sommes, mais elle peut en permettre l'accès par un autre processus. Mon argument est le suivant: si le port ne va pas bientôt de l'avant, une troisième erreur viendra s'ajouter aux deux autres qui ont été commises dans le passé, parce que ce pourrait être la seule qu'ils peuvent se permettre. Nous allons prévoir une expansion qui prendra cinq ans, après quoi nous chercherons à



future and to accommodate not only Post-Panamax but even larger vessels than container vessels plying their trade.

I also have a question on economic impact studies. We heard an excellent presentation this morning from representatives of Summerside. It included an economic impact study and clearly put in front of us what would happen. I have not seen one from Hamilton, Port Alberni, Prince Rupert or Trois-Rivières. We have not seen them from the other ports. Quebec is a very essential port in that respect. We have no indication of the implications to the communities. My concern, as always, is the impact on municipal structure if you remove the flow of funds that has been in existence for years and years. How do you adjust to it and how do you accommodate it, because you will have to replace it or shut it down. There are only two choices.

I wish to thank you for being here today, Mr. Minister. You now know that some of us still have very grave concerns about what can only be described as a shock impact of some of this. Perhaps when we get over the shock, we may be able to make some progress.

Could you comment on those questions?

**Mr. Collenette:** The policy on divestitures is really outside the ambit of the bill, by and large, and will continue to be, but in putting the bill together, we received outside financial advice through Nesbitt Burns, one of the big financial houses in the country. I will let my officials give you some specifics, but with respect to Halifax, as I mentioned earlier, there was a study that approved the five-year plan. I assume that dealt with the ramping-up for the post-Panamax era. We believe that Halifax will have the tools to do the job.

You raised the issue of where the \$125 million will come from, and perhaps my officials can answer that.

**Senator Forrestall:** I am more interested in where it will go.

**Mr. Collenette:** You were asking why \$125 million and not \$150 million or \$100 million.

**Senator Forrestall:** Yes, I want to know where that number came from.

**Mr. Collenette:** That was a best estimate of what would be required. I can tell you that up to now we have only spent \$15 million. There is a lot of money around for these small ports.

**Senator Forrestall:** On behalf of the Port of Halifax, can I ask you for money just to replace the cranes?

**Mr. Collenette:** No, it will not go to Halifax because under the policy Halifax is big enough and old enough — and ugly enough, I suppose, to use that analogy — to get on and do what Senator Perrault says Vancouver is doing. He talks about Vancouver being

élargir encore la capacité. Si nous allons de l'avant dès maintenant, nous pourrions acquérir une capacité qui nous permettra de faire face aux besoins immédiats et bien davantage et d'accueillir non seulement les navires post-Panamax, mais même des navires plus gros que des navires à conteneurs.

J'ai aussi une question concernant les études d'impact économique. Des représentants de la ville de Summerside nous ont présenté un excellent exposé ce matin. Il comprenait une étude de l'impact économique, et on nous a bien expliqué ce qui se produirait. Je n'ai vu aucune étude de ce genre de la part de Hamilton, de Port-Alberni, de Prince-Rupert ou de Trois-Rivières. Aucun autre port ne nous en a présenté. Le port de Québec est très essentiel à cet égard. Nous n'avons rien qui nous permette de voir ce que seraient les répercussions pour les collectivités. Comme toujours, je me préoccupe des répercussions sur la structure municipale de l'élimination d'un financement qui est accordé depuis des années. Comment s'y adapter, parce qu'il faudra le remplacer ou le fermer. Il n'y a que deux choix.

J'aimerais vous remercier d'être venu ici aujourd'hui, monsieur le ministre. Vous savez maintenant que certains d'entre nous se préoccupent très sérieusement de ce qui peut n'être décrit que comme un choc. Peut-être qu'une fois le choc passé nous pourrions faire certains progrès.

Avez-vous des commentaires à formuler sur ces questions?

**M. Collenette:** La politique de désaffectation dépasse réellement la portée du projet de loi, et elle continuera de le faire, mais lorsque nous avons rédigé le projet de loi, nous avons reçu les conseils financiers d'une entreprise externe, Nesbitt Burns, une des plus importantes firmes financières du pays. Mes représentants vont vous donner tous les détails, mais en ce qui concerne Halifax, comme je l'ai mentionné plus tôt, l'approbation du plan quinquennal s'est faite à la suite d'une étude. Je présume que cela avait trait aux aménagements nécessaires à l'époque post-Panamax. Nous croyons que Halifax aura les outils pour faire le travail.

Vous avez aussi demandé où l'on prendra les 125 millions de dollars, et peut-être que mes représentants peuvent répondre à cette question.

**Le sénateur Forrestall:** Je m'intéresse davantage à la façon dont ils seront dépensés.

**M. Collenette:** Vous demandiez pourquoi la somme était de 125 millions, et non pas de 150 ou de 100 millions de dollars.

**Le sénateur Forrestall:** Oui, je veux savoir comment on est arrivé à ce chiffre.

**M. Collenette:** C'était une juste estimation de ce qui serait nécessaire. Je peux vous dire que nous n'avons, jusqu'à présent, dépensé que 15 millions de dollars. On dispose de beaucoup d'argent pour ces petits ports.

**Le sénateur Forrestall:** Au nom du port de Halifax, puis-je vous demander de l'argent pour remplacer les grues?

**M. Collenette:** Non, cet argent ne sera pas consacré à Halifax, parce que, en vertu de la politique, le port de Halifax est assez gros et assez vieux pour aller de l'avant et faire ce que le sénateur Perrault a dit que le port de Vancouver faisait. Le sénateur affirme

Canada's great port, but there are three great ports in Canada. I am from Toronto, and Toronto is not one of them. They are Halifax, Montreal and Vancouver. Under this bill and under the CPA status, senator, we believe those three ports will have all the tools to do the job and raise the money. Halifax will be able to out-muscle Norfolk, Virginia, Boston and Rhode Island, and any other places on the East Coast.

**Senator Forrestall:** So much for partisanship in this committee.

**Mr. Collenette:** I am extolling the virtues of Atlantic Canadian entrepreneurship. That is not partisan.

**Senator Forrestall:** I want to believe you. Thank you have much.

**The Chairman:** If there are no other questions, thank you very much, Mr. Minister. We appreciate you appearing again before this committee.

The committee adjourned.

que le port de Vancouver est le plus grand du Canada, mais il y a trois grands ports au Canada. Je viens de Toronto, et celui de Toronto n'est pas du nombre. Il s'agit des ports de Halifax, de Montréal et de Vancouver. En vertu du projet de loi à l'étude et avec le statut d'administration portuaire canadienne, sénateur, nous croyons que ces trois ports auront les outils voulus pour faire le travail et obtenir le financement voulu. Halifax pourra se mesurer avec succès aux ports de Norfolk, en Virginie, de Boston et de Rhode Island et de tout autre endroit sur la côte Est.

**Le sénateur Forrestall:** Et tant pis pour la partisanerie dans le comité.

**M. Collenette:** Je vante les vertus de l'entrepreneuriat du Canada atlantique. Ce n'est pas faire preuve de partisanerie.

**Le sénateur Forrestall:** Je veux bien vous croire. Merci beaucoup.

**La présidente:** S'il n'y a pas d'autre question, nous vous remercions beaucoup, monsieur le ministre. Merci d'être venu témoigner une nouvelle fois devant notre comité.

La séance est levée.

---







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, P.C., M.P., Minister of  
Transport.

L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des  
Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

*From the City of Summerside:*

M. Bruce MacDougall; and  
M. Mike Thususka.

*From Transport Canada:*

Ms Margaret Bloodworth, Deputy Minister;  
Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy;  
Mr. André Pageot, Director General, Marine Policy;  
  
Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform; and  
  
Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and  
Divestiture.

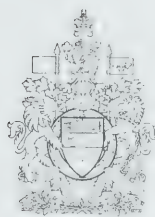
*De la Ville de Summerside:*

M. Bruce MacDougall;  
M. Mike Thususka.

*De Transports Canada:*

Mme Margaret Bloodworth, sous-ministre;  
M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politiques;  
M. André Pageot, directeur général, Politique et programmes  
maritimes;  
M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique  
maritime;  
M. Randy Morriss, directeur général, Programmes et cessions  
portuaires.





First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

---

Tuesday, May 12, 1998

---

Issue No. 18

**Eighth meeting on:**  
Examination of Bill C-9,  
Canada Marine Act

---

INCLUDING:  
THE SEVENTH REPORT OF THE  
COMMITTEE (Bill C-9)

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

---

Le mardi 12 mai 1998

---

Fascicule n° 18

**Huitième réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-9,  
Loi maritime du Canada

---

Y COMPRIS:  
LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Projet de loi C-9)

---

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

|                               |                        |
|-------------------------------|------------------------|
| Adams                         | * Lynch-Staunton       |
| Bryden                        | (or Kinsella (acting)) |
| Buchanan, P.C.                | Perrault, P.C.         |
| De Bané, P.C.                 | Poulin                 |
| Fitzpatrick                   | Roberge                |
| * Graham, P.C. (or Carstairs) | Spivak                 |
| Johnson                       |                        |

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

Pursuant to Rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Johnstone (*May 8, 1998*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| Adams                         | * Lynch-Staunton          |
| Bryden                        | (ou Kinsella (suppléant)) |
| Buchanan, c.p.                | Perrault, c.p.            |
| De Bané, c.p.                 | Poulin                    |
| Fitzpatrick                   | Roberge                   |
| * Graham, c.p. (ou Carstairs) | Spivak                    |
| Johnson                       |                           |

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modification de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnstone (*le 8 mai 1998*).



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, May 12, 1998  
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:00 p.m. this day in Room 256-S, the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* Adams, Bacon, Bryden, Buchanan, De Bané, Fitzpatrick, Forrestall, Johnson, Perrault, Poulin, Roberge and Spivak (12).

*Other senators present:* The Honourable Senators Pépin and Maheu (2).

*In attendance:* Martin Brennan, Special Advisor to the Committee

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 26, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence. (See Issue No. 11, Thursday, April 2, 1998 for full text of Order of Reference.)

**WITNESSES:**

*From Transport Canada:*

Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy;

Mr. Randy Morris, Director General, Ports Programs and Divestiture;

Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform;

Mr. Barrie LePitre, General Counsel, Legal Services.

It was agreed — That the committee complete clause-by-clause consideration of Bill C-9.

It was agreed — That clause 1 be stood.

It was agreed — That clauses 2 and 3 carry, on the following division:

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 12 mai 1998  
(20)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 heures, dans la pièce 256-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Bryden, Buchanan, De Bané, Fitzpatrick, Forrestall, Johnson, Perrault, Poulin, Roberge et Spivak (12).

*Autres sénateurs présentes:* Les honorables sénateurs Pépin et Maheu (2).

*Également présents:* Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 mars 1998, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-9, favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur les pilotages et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence (Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 11 du jeudi 2 avril 1998.)

**TÉMOINS:**

*De Transports Canada:*

M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politique;

M. Randy Morris, directeur général, Programmes portuaires et cessions;

M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique maritime;

M. Barry LePitre, avocat général, Services juridiques.

Il est convenu — Que le comité termine l'étude article par article du projet de loi C-9.

Il est convenu — Que l'article 1 soit réservé.

Il est convenu — Que les articles 2 et 3 soient adoptés à la majorité:

**YEAS—POUR**

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Adams  
Bryden

De Bané

Fitzpatrick

Perrault

Poulin—6

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Buchanan

Forestell

Johnson

Roberge

Spivak—5

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That Bill C-9 be amended, in clause 4, on page 3, by replacing lines 27 to 30 with the following:

“(c) ensure that marine transportation services are organized, and that real property within the limits of a port is administered, so as to satisfy the needs of users, to provide accessibility and equitable treatment, and to be available at a reasonable cost to the users.”.

The officials from Transport Canada were called to the table and answered questions.

After debate on the amendment, the question being put on the motion, it was negatived, on division.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That Bill C-9 be amended, in clause 4,

(a) on page 3, by adding immediately after line 26 the following:

“(c) promote marine transportation as a key to regional economic development;”;

(b) on page 4, by replacing line 3 with the following:

“facilities and for the protection of the economy of areas in which ports are disposed of; and”; and

(c) on pages 3 and 4, by re-numbering paragraphs (c) to (h) as paragraphs (d) to (j) and any cross-references thereto accordingly.

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le projet de loi C-9 soit amendé, à l'article 4, page 3, par substitution, aux lignes 31 à 34 de ce qui suit:

«c) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés et à ce que les immeubles situés dans les limites d'un port soient administrés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et à leur être accessibles à un coût raisonnable et selon des modalités équitables.»

Les fonctionnaires de Transports Canada sont invités à répondre aux questions.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité.

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le projet de loi C-9 soit amendé, à l'article 4,

a) par adjonction, après la ligne 30, page 3, de ce qui suit:

«c) promouvoir les services de transport maritime à titre d'élément du développement économique régional;»

b) par substitution, à la ligne 6, page 4, de ce qui suit:

«portuaires et protéger l'économie des régions où les ports sont cédés»; et

c) aux pages 3 et 4, changer la désignation littérale des alinéas c) à h) à celle des alinéas d) à j).

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

## YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Buchanan

Forestell

Johnson

Roberge

Spivak—5

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Adams  
Bryden

De Bané

Fitzpatrick

Perrault

Poulin—6

It was agreed — That clause 4 carry, on division.

It was agreed — That clauses 5 to 7 carry, on division.

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That Bill C-9 be amended, in clause 8, on page 6,

(a) by replacing line 4 with the following:

“(f) the number of directors, between five”;

Il est convenu — Que l'article 4 soit adopté à la majorité.

Il est convenu — Que les articles 5 à 7 soient adoptés à la majorité.

Il est proposé par l'honorable sénateur Roberge — Que le projet de loi C-9 soit amendé, à l'article 8, page 6,

a) par substitution, à la ligne 4, de ce qui suit:

«entre cinq et 11, nommés en conformité»;



(b) by replacing lines 18 to 22 with the following:

“(iv) the remaining individuals appointed by the chair of a committee of users established by the Minister for the purpose, the members of which committee have been selected and appointed by the Minister to represent the classes of users mentioned in the letters patent;” and

(c) by replacing line 26 with the following:

“(h) the charge on the net revenues of the”.

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestell | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was agreed — That clause 8 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 8 soit adopté à la majorité.

It was agreed — That clauses 9 to 11 carry, on the following division:

Il est convenu — Que les articles 9 à 11 soient adoptés à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestell | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That Bill C-9 be amended on page 12, by adding after line 20 the following:

Il est proposé par l'honorable sénateur Roberge — Que le projet de loi C-9 soit amendé par adjonction, après la ligne 24, page 12, de ce qui suit:

“ 12.1 (1) A lease referred to in paragraph 12(3)(a), in respect of land within the limits of a port, remains in force on the coming into force of this section.

«12.1 (1) Les baux visés à l'alinéa 12(3)a) concernant des immeubles situés dans les limites d'un port demeurent en vigueur à l'entrée en vigueur du présent article.

(2) Notwithstanding subsection (1), a lessee may, within six months following the coming into force of this section, apply to the Agency for a determination as to whether the lease is consistent with the objectives set out in section 4 of the Act and whether the rent charged is fair.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), un locataire peut, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent article, s'adresser à l'Office afin de faire déterminer si le bail est conforme aux énoncés de l'article 4 de la présente Loi et si le loyer est équitable.

(3) The Agency shall consider any complaint made by a lessee pursuant to subsection (2) without delay, and the port authority shall comply with any order, decision or direction issued to it by the Agency.”.

(3) L'Office est tenu d'examiner sans délai toute plainte formulée par un locataire en vertu du paragraphe (2) et l'administration portuaire est tenue de se conformer à toute ordonnance, décision ou instruction prononcée contre elle par l'Office.»

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestall | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was agreed — That clause 12 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 12 soit adopté à la majorité.

It was agreed — That clause 13 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 13 soit adopté à la majorité.

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That Bill C-9 be amended in clause 14, on page 13, by replacing lines 5 to 9 with the following:

Il est proposé par l'honorable sénateur Roberge — Que le projet de loi C-9 soit amendé à l'article 14, page 13, par substitution, aux lignes 7 à 12, de ce qui suit:

“(d) the elected chair of a committee of users established by the Minister for the purpose, the members of which committee have been selected and appointed by the Minister to represent the classes of users mentioned in the letters patent, appoints the remaining individuals at the direction of the committee.”.

«d) le président élu d'un comité d'usagers constitué par le ministre à cette fin et dont les membres ont été choisis et nommés par le ministre afin de représenter les catégories d'usagers mentionnées dans les lettres patentes nomme les autres particuliers selon les directives du comité.»

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestall | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was agreed — That clause 14 carry, on the following division:

Il est convenu — Que l'article 14 soit adopté à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestall | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|



It was agreed — That clause 15 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 15 soit adopté à la majorité.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That Bill C-9 be amended in clause 16, on page 14, by replacing line 11 with the following:

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que l'article C-9 soit amendé, à l'article 16, par substitution, à la ligne 12, page 14, de ce qui suit:

“(c) a member of Parliament or”.

«(c) les députés fédéraux et».

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |            |         |         |          |
|----------|------------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forrestall | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|------------|---------|---------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was agreed — That clause 16 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 16 soit adopté à la majorité.

It was agreed — That clause 17 to 61, carry, on the following division :

Il est convenu — Que les articles 17 à 61 soient adoptés à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

#### NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |            |         |         |          |
|----------|------------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forrestall | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|------------|---------|---------|----------|

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That Bill C-9 be amended, in clause 62, on page 40

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le projet de loi C-9 soit amendé, à l'article 62, page 40,

(a) by replacing line 32 with the following:

a) par substitution, aux lignes 34 et 35, de ce qui suit:

“danger or hazard to life or property;”; and

«un danger — réel ou potentiel — pour les personnes ou les biens;» et

(b) by replacing line 35 with the following:

b) par substitution, à la ligne 38, de ce qui suit:

“under the management of the port authority; and

«fédéraux confiés à sa gestion;

(i) the measures available to the Minister to assist in cases where port authorities suffer from economic hardship.”.

i) les mesures dont le ministre dispose afin d'aider dans les cas où les administrations portuaires éprouvent des difficultés économiques.»

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

#### YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |            |         |         |          |
|----------|------------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forrestall | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|------------|---------|---------|----------|

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Adams  
Bryden

De Bané

Fitzpatrick

Perrault

Poulin - 6

It was agreed — That clause 62 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 62 soit adopté à la majorité.

It was agreed — That clauses 63 to 71 carry, on division.

Il est convenu — Que les articles 63 à 71 soient adoptés à la majorité.

It was moved by the Honourable Senator Roberge — That Bill C-9 be amended on page 46, by adding after line 39 the following:

Il est proposé par l'honorable sénateur Roberge — Que le projet de loi C-9 soit amendé par adjonction, après la ligne 35, page 46, de ce qui suit:

“72.1 The Minister shall take no action under sections 70, 71 and 72 until such time as an economic impact study of the proposed action by the federal government has been completed and the port has been upgraded to commercial standards at the expense of the federal government.”.

«72.1 Le ministre ne prend aucune des mesures prévues aux articles 70, 71 et 72 avant qu'une étude des conséquences économiques de l'action envisagée par le gouvernement fédéral n'ait été complétée et que le port n'ait été amélioré, aux frais du gouvernement fédéral, conformément aux standards commerciaux.»

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

## YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Buchanan

Forestell

Johnson

Roberge

Spivak - 5

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Adams  
Bryden

De Bané

Fitzpatrick

Perrault

Poulin - 6

It was agreed — That clause 72 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 72 soit adopté à la majorité.

It was agreed — That clauses 73 to 139 carry, on division.

Il est convenu — Que les articles 73 à 139 soient adoptés à la majorité.

It was moved by the Honourable Senator Forrestall — That Bill C-9 be amended in clause 140, on page 82, by replacing line 6 with the following:

Il est proposé par l'honorable sénateur Forrestall — Que le projet de loi C-9 soit amendé par substitution, à la ligne 8, page 82, de ce qui suit:

“140. (1) The Minister, after consulting with each municipality and province to be affected, may enter into”.

«140.(1) Après avoir consulté chacune des municipalités et provinces en cause, le ministre peut conclure des ententes.»

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

## YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

Buchanan

Forestell

Roberge—3



## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was agreed — That clause 140 carry, on division.

Il est convenu — Que l'article 140 soit adopté à la majorité.

It was agreed — That clauses 140 to 204 carry, on division.

Il est convenu — Que les articles 140 à 204 soient adoptés à la majorité:

It was moved by the Honourable Senator Spivak — That Bill C-9 be amended in clause 205, on page 101, by adding the following after line 17:

Il est proposé par l'honorable sénateur Spivak — Que le projet de loi C-9 soit amendé à l'article 205, par adjonction, après la ligne 16, page 101, de ce qui suit:

“(3) Sections 47, 73 and 101 shall not come into force until regulations have been made under paragraphs 59(j) and (k) of the *Canadian Environmental Assessment Act*.”.

«(3) Les articles 47, 73 et 101 n'entrent en vigueur qu'après la prise de règlements en vertu des alinéas 59j) et k) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.»

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

## YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestell | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was moved by the Honourable Senator Johnson — That Bill C-9 be amended in clause 205, on page 101

Il est proposé par l'honorable sénateur Johnson — Que le projet de loi C-9 soit amendé, à l'article 205, page 101

(a) by adding the following after line 9:

a) par adjonction, après la ligne 9:

“(2) Part 2 of this Act shall not come into force earlier than the day that is four weeks after the day that a report on its financial impact is presented to the Senate by the Standing Senate Committee on Transport and Communications.”; and

«(2) la partie 2 de la présente Loi n'entre pas en vigueur avant quatre semaines après la date à laquelle est présenté au comité sénatorial permanent des transports et des communications un rapport de ses conséquences économiques.»

(b) by renumbering subsection (2) as subsection (3).

b) par le changement de la désignation numérique du paragraphe (2) à celle du paragraphe (3).

After debate on the amendment, it was negatived, on the following division:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

## YEAS—POUR

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|          |           |         |         |          |
|----------|-----------|---------|---------|----------|
| Buchanan | Forestell | Johnson | Roberge | Spivak—5 |
|----------|-----------|---------|---------|----------|

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators — Les honorables sénateurs

|                 |         |             |          |          |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|
| Adams<br>Bryden | De Bané | Fitzpatrick | Perrault | Poulin—6 |
|-----------------|---------|-------------|----------|----------|

It was agreed — That clause 205 carry, on division.

It was agreed — That clause 1 carry, on division.

It was agreed — That the preamble carry, on division.

It was agreed — That the Title carry, on division.

It was agreed — That Bill C-9, carry, on division.

It was agreed — That the following observations be added to the report:

The Senate Committee on Transport and Communications heard over 30 witnesses in the course of its hearings on Bill C-9. It had two meetings with the Minister of Transport, one at the beginning of its deliberations, the other at their conclusion.

Witnesses came from all across Canada and represented a wide variety of marine interests. Many were supportive of the bill, but a significant number were concerned about what the bill might mean to them, or more significantly, what it might mean to their communities. In his second appearance before the committee, the Minister of Transport did much to alleviate these concerns, but the committee was still left with some degree of unease. This leads us to make some comments to the Minister, which we trust he will accept and implement.

Our greatest concern is for the future of small ports in small communities. We heard from some people who were very concerned about the impact of divestiture on the ports in their communities, people who saw divestiture as catastrophic, and offering no hope as a means of attracting the sort of investment they needed for survival. Others argued the need for another regime for ports, something in between a CPA and a local/regional port, a regime more appropriate to ports essential to their region's economy still developing and still needing financial support from government.

Therefore the committee recommends that the Minister be prepared, on a case-by-case basis, to recognize that certain local/regional ports are essential to the economy of their regions or to the future development of their regions, and:

- that such ports will not be divested until the Minister is satisfied that their facilities have been brought to appropriate operating standards for such a port;
- that if the \$125 million Port Divestiture Fund is not sufficient to facilitate the transfer of such ports, the Minister will seek necessary additional funding;
- that the Minister may provide other funding for projects deemed necessary for the future operational success of such ports;
- that the Minister will continue to maintain and operate such ports until he is satisfied a viable local entity is in place; and
- that the Minister provide for the reversion of such ports to him if the local entity fails to continue such port as a viable operation in the region.

Il est convenu — Que l'article 205 soit adopté à la majorité.

Il est convenu — Que l'article 1 soit adopté à la majorité.

Il est convenu — Que le préambule soit adopté à la majorité.

Il est convenu — Que le titre soit adopté à la majorité.

Il est convenu — Que le projet de loi C-9 soit adopté à la majorité.

Il est convenu — Que les observations suivantes soient annexées au rapport:

Le comité sénatorial des transports et des communications a entendu plus de 30 témoins au cours de ses audiences sur le projet de loi C-9. Il a rencontré deux fois le ministre des Transports, une fois au début et une fois à la fin de ses délibérations.

Les témoins entendus venaient de toutes les régions du Canada et représentaient divers intérêts dans le domaine maritime. Beaucoup approuvent le projet de loi, mais un nombre important d'entre eux s'inquiètent de ce que le projet de loi pourrait vouloir dire pour eux ou encore pour leurs localités. Malgré le fait que le ministre des Transports a cherché à apaiser ces craintes lors de sa deuxième comparution devant le comité, un certain malaise a subsisté. C'est pourquoi nous adressons au ministre des observations qu'il va sûrement accepter et mettre en oeuvre.

Ce qui nous inquiète le plus, c'est l'avenir des petits ports dans les petites localités. Des témoins nous ont dit redouter l'impact du programme d'aliénation sur les ports de leur localité, considérant ce programme catastrophique et offrant peu d'espoir d'attirer le genre d'investissements dont ils ont besoin pour survivre. D'autres ont soutenu qu'il fallait trouver un autre système pour les ports, un système qui se situerait entre les administrations portuaires canadiennes et les administrations locales ou régionales, un système mieux adapté aux ports qui sont importants pour l'économie de leur région qui continue de se développer mais qui a encore besoin de l'appui financier du gouvernement.

Par conséquent, le comité recommande que le ministre soit disposé à reconnaître, cas par cas, que certains ports locaux et régionaux sont essentiels à l'économie locale ou au développement subséquent de la région et:

- que ces ports ne soient pas transférés avant que le ministre n'ait vérifié leurs installations atteignent des normes de fonctionnement appropriées à leur fonction;
- que, dans l'éventualité où le fonds pour le transfert des ports, établi à 125 millions de dollars, ne sera pas suffisant pour faciliter le transfert de ces ports, le ministre puisse demander les fonds supplémentaires nécessaires;
- que le ministre puisse subventionner d'autres projets considérés comme nécessaires au succès futur de ces ports;
- que le ministre continue d'entretenir et de diriger ces ports jusqu'à ce qu'il ait vérifié la mise en place d'une entité locale viable; et
- que le ministre prenne des mesures pour reprendre un port transféré si l'entité locale ne réussit pas à le gérer de manière viable pour la région.



There were also concerns of a financial nature. Many ports or port communities are worried about the additional financial obligations which they face as Canada Port Authorities under C-9. These range from new expenditures for grants in lieu of taxes, the requirement to pay dividends based on gross revenues, the inability to have access to government funding, to the inability to pledge land as security for loans. Some saw these additional obligations posing a real threat to their ability to raise capital for future projects, others saw them as a threat to their ongoing financial viability.

The committee notes that a review of this legislation is required under section 144, to be carried out during the fifth year that the act is in effect. Indeed the minister made much of this review in his remarks to us, pointing out that it would offer an opportunity to put right any unforeseen problems that might arise in the next few years.

We ask that the process of review of this act not wait for the formal process in four years time. We ask that it begin now for the smaller ports, with ongoing assessments of the economic health of communities where ports have been closed or divestiture has taken place. We would like to see the results of such assessments incorporated into the Minister's annual report on divestitures, called for under section 72(7) of the bill along with comments each year on the adequacy of the divestiture fund at that particular time. For the ports which become CPAs, we recommend that the Minister look carefully for any adverse financial impact that this bill might bring, right from the start of a port gaining CPA status. We also ask that the issue of user input to the boards of CPAs be carefully monitored to see whether the process now proposed will work satisfactorily.

The committee is left with some concerns that the degree of environmental protection afforded for works within ports and the Seaway under bill C-9 could be diminished if regulations to be developed under the Canadian Environmental Assessment Act are not completed thoroughly and promptly. The committee asks that the Minister of the Environment ensure that when the Canada Ports Authorities do come into existence, that the full force of federal environmental protection is in place, with a minimum of no deterioration over the situation which exists today.

It was agreed — That Bill C-9 be reported to the Senate without amendment, but with observations.

At 8:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*

Il y a aussi des préoccupations de nature financière. De nombreux ports ou localités portuaires sont inquiets des charges financières additionnelles qu'ils devront supporter comme administrations portuaires canadiennes en vertu du projet de loi C-9. Ces inquiétudes vont de l'obligation de payer des subventions tenant lieu de taxes, de l'obligation de verser des dividendes calculés sur les revenus bruts, à l'impossibilité d'obtenir des subventions du gouvernement et de donner des titres immobiliers en gage sur les emprunts. Certains voient dans ces obligations additionnelles une menace à leur capacité de réunir des capitaux pour des projets futurs, d'autres à leur viabilité financière.

Le comité note qu'aux termes de l'article 144 les dispositions de cette loi doivent faire l'objet d'un examen au cours de la cinquième année suivant son entrée en vigueur. En fait, le ministre a beaucoup insisté sur ce point dans ses remarques et a fait remarquer que ce serait une occasion de remédier aux problèmes imprévus qui pourraient se poser au cours des prochaines années.

Nous demandons de ne pas attendre quatre ans avant de revoir officiellement la loi. Nous demandons que le processus soit entamé dès maintenant pour les petits ports et qu'il comprenne l'évaluation de la santé économique des villages ou des ports qui ont été fermés ou transférés. Nous aimerions que les résultats de ces évaluations soient incorporés dans le rapport annuel du ministre sur les transferts, exigés en vertu du paragraphe 72(7) du projet de loi, en même temps que les commentaires sur la suffisance des éléments d'actifs de la caisse de transfert. Dans le cas des ports qui deviennent des APC, nous recommandons que le ministre examine à fond tout impact financier négatif qui pourrait découler du projet de loi, dès le moment où le port devient une APC. Nous demandons également que la question d'obtenir l'opinion des usagers au sein des conseils d'administration des APC soit suivie de près pour vérifier si le mécanisme proposé est efficace.

Le comité redoute encore que le degré de protection de l'environnement prévu dans le projet de loi C-9 en cas de travaux dans les ports situés le long de la Voie maritime puisse être réduit si le règlement qui doit être établi en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne l'est pas rapidement. Le comité demande que la ministre de l'Environnement s'assure que, lorsque les administrations portuaires canadiennes seront établies, toutes les mesures fédérales de protection de l'environnement soient en place pour veiller à causer à l'environnement le moins de dommages possible.

Il est convenu — de faire rapport du projet de loi C-9 au Sénat sans amendement, mais avec des observations.

A 20 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

**REPORT OF THE COMMITTEE**

WEDNESDAY, May 13, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**SEVENTH REPORT**

Your Committee, to which was referred Bill C-9, An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, March 26, 1998, examined the said Bill and now reports the same without amendment but with the following observations:

**Observations and recommendations**

The Senate Committee on Transport and Communications heard over 30 witnesses in the course of its hearings on Bill C-9. It had two meetings with the Minister of Transport, one at the beginning of its deliberations, the other at their conclusion.

Witnesses came from all across Canada and represented a wide variety of marine interests. Many were supportive of the bill, but a significant number were concerned about what the bill might mean to them, or more significantly, what it might mean to their communities. In his second appearance before the committee, the Minister of Transport did much to alleviate these concerns, but the committee was still left with some degree of unease. This leads us to make some comments to the Minister, which we trust he will accept and implement.

Our greatest concern is for the future of small ports in small communities. We heard from some people who were very concerned about the impact of divestiture on the ports in their communities, people who saw divestiture as catastrophic, and offering no hope as a means of attracting the sort of investment they needed for survival. Others argued the need for another regime for ports, something in between a CPA and a local/regional port, a regime more appropriate to ports essential to their region's economy still developing and still needing financial support from government.

Therefore the committee recommends that the Minister be prepared, on a case-by-case basis, to recognize that certain local/regional ports are essential to the economy of their regions or to the future development of their regions, and:

- that such ports will not be divested until the Minister is satisfied that their facilities have been brought to appropriate operating standards for such a port;

**RAPPORT DU COMITÉ**

Le MERCREDI 13 mai 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**SEPTIÈME RAPPORT**

Votre comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 26 mars 1998, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement. Il formule cependant les observations suivantes :

**Observations et recommandations**

Le comité sénatorial des transports et des communications a entendu plus de 30 témoins au cours de ses audiences sur le projet de loi C-9. Il s'est réuni à deux reprises avec le ministre des Transports, soit au début de ses délibérations et au terme de celles-ci.

Les témoins, qui viennent de partout au Canada, représentent une gamme très vaste d'intérêts maritimes. Beaucoup d'entre eux sont en faveur du projet de loi, mais un nombre appréciable de témoins craignent aussi les répercussions que le projet de loi peut avoir sur eux et, surtout, sur leur collectivité. Dans son deuxième témoignage devant le comité, le ministre des Transports s'est évertué à les rassurer, mais certaines malaises persistent chez les membres du comité. Cela nous amène à présenter certaines observations au ministre en espérant qu'il les acceptera et les appliquera.

Nous nous soucions surtout de l'avenir des petits ports dans les petites collectivités. Certaines gens redoutent énormément l'impact d'un transfert sur les ports dans leur région, des gens qui voient la cession des ports comme une catastrophe et ne voient pas comment elles pourraient attirer les capitaux dont elles auraient besoin pour survivre. D'autres témoins préconisent un régime intermédiaire entre une APC et un port local ou régional, un régime qui conviendrait mieux aux ports qui sont essentiels à une économie locale encore en expansion et qui dépendent encore de subventions.

Par conséquent, le comité recommande que le ministre soit disposé à reconnaître, cas par cas, que certains ports locaux et régionaux sont essentiels à l'économie locale ou au développement subséquent de la région et :

- que ces ports ne soient pas transférés avant que le ministre n'ait vérifié que leurs installations atteignent des normes de fonctionnement appropriées à leur fonction;



- that if the \$125 million Port Divestiture Fund is not sufficient to facilitate the transfer of such ports, the Minister will seek necessary additional funding;
- that the Minister may provide other funding for projects deemed necessary for the future operational success of such ports;
- that the Minister will continue to maintain and operate such ports until he is satisfied a viable local entity is in place; and
- that the Minister provide for the reversion of such ports to him if the local entity fails to continue such port as a viable operation in the region.

There were also concerns of a financial nature. Many ports or port communities are worried about the additional financial obligations which they face as Canada Port Authorities under C-9. These range from new expenditures for grants in lieu of taxes, the requirement to pay dividends based on gross revenues, the inability to have access to government funding, to the inability to pledge land as security for loans. Some saw these additional obligations posing a real threat to their ability to raise capital for future projects, others saw them as a threat to their ongoing financial viability.

The committee notes that a review of this legislation is required under section 144, to be carried out during the fifth year that the act is in effect. Indeed the minister made much of this review in his remarks to us, pointing out that it would offer an opportunity to put right any unforeseen problems that might arise in the next few years.

We ask that the process of review of this act not wait for the formal process in four years time. We ask that it begin now for the smaller ports, with ongoing assessments of the economic health of communities where ports have been closed or divestiture has taken place. We would like to see the results of such assessments incorporated into the Minister's annual report on divestitures, called for under section 72(7) of the bill along with comments each year on the adequacy of the divestiture fund at that particular time. For the ports which become CPAs, we recommend that the Minister look carefully for any adverse financial impact that this bill might bring, right from the start of a port gaining CPA status. We also ask that the issue of user input to the boards of CPAs be carefully monitored to see whether the process now proposed will work satisfactorily.

- que, dans l'éventualité où le fonds pour le transfert des ports, établi à 125 millions de dollars, ne serait pas suffisant pour faciliter le transfert de ces ports, le ministre puisse demander les fonds supplémentaires nécessaires;
- que le ministre puisse subventionner d'autres projets considérés comme nécessaires au succès futur de ces ports;
- que le ministre continue d'entretenir et de diriger ces ports jusqu'à ce qu'il ait vérifié la mise en place d'une entité locale viable;
- que le ministre prenne des mesures pour reprendre un port transféré si l'entité locale ne réussit pas à le gérer de manière viable pour la région.

L'aspect financier a aussi été soulevé. De nombreux ports ou collectivités portuaires sont inquiets des charges financières additionnelles qu'elles devront supporter comme administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu du projet de loi C-9. Ces inquiétudes vont de l'obligation de payer des subventions tenant lieu de taxes, de l'obligation de verser des dividendes calculés sur les revenus bruts, à l'impossibilité d'obtenir des subventions du gouvernement et de donner des titres immobiliers en gage sur des emprunts. Certains voient dans ces obligations additionnelles une menace à leur capacité de réunir des capitaux pour des projets futurs, d'autres à leur viabilité financière.

Le comité constate qu'une revue de la loi, prescrite en vertu de l'article 144, doit être menée la cinquième année après son entrée en vigueur. Dans ses observations au comité, le ministre a fait grand cas de cette revue, soulignant que ce serait l'occasion de corriger toute difficulté imprévue qui pourrait survenir d'ici cinq ans.

Nous demandons de ne pas attendre quatre ans avant de revoir officiellement la loi. Nous demandons que le processus soit entamé dès maintenant pour les petits ports et qu'il comprenne l'évaluation de la santé économique des villages où des ports ont été fermés ou transférés. Nous aimerions que les résultats de ces évaluations soient incorporés dans le rapport annuel du ministre sur les transferts, exigé en vertu du paragraphe 72(7) du projet de loi, en même temps que des commentaires sur la suffisance des éléments d'actif de la caisse de transfert. Dans le cas des ports qui deviennent des APC, nous recommandons que le ministre examine à fond tout impact financier négatif qui pourrait découler du projet de loi, dès le moment où un port devient une APC. De plus, nous demandons que la question d'obtenir l'opinion des usagers au sein des conseils d'administration des APC soit suivie de près pour vérifier si le mécanisme proposé est efficace.

The committee is left with some concerns that the degree of environmental protection afforded for works within ports and the Seaway under bill C-9 could be diminished if regulations to be developed under the Canadian Environmental Assessment Act are not completed thoroughly and promptly. The committee asks that the Minister of the Environment ensures that when the Canada Ports Authorities do come into existence, that the full force of federal environmental protection is in place, with a minimum of no deterioration over the situation which exists today.

Respectfully submitted,

Certaines inquiétudes demeurent, soit que la protection de l'environnement dans les travaux qui s'effectuent dans les ports et la voie maritime en vertu du projet de loi C-9 pourrait souffrir si on ne prend pas tout de suite des règlements détaillés aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le comité demande que le ministre de l'Environnement veille, lorsque les APC seront créées, à ce que les mesures fédérales de protection de l'environnement soient appliquées au maximum de leur force et, à tout le moins, qu'il n'y ait aucune détérioration de la situation actuelle.

Respectueusement soumis,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chairman*



## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 12, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-9, for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, met this day at 6:00 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, today we will proceed with our clause-by-clause consideration of Bill C-9.

I have some observations which I should like to present to you. If you wish, I can read them now, or we can proceed with the clause-by-clause and deal with them after that. I am in your hands.

**Senator Bryden:** What is the normal practice?

**The Chairman:** It is your decision.

**Senator Forrestall:** I would like to hear your observations.

**Senator Roberge:** Are they amendments?

**The Chairman:** They are observations. I believe you all have copies of this which reads as follows:

The Standing Senate Committee on Transport and Communications heard over 30 witnesses in the course of its hearings on Bill C-9. It had two meetings with the Minister of Transport, one at the beginning of its deliberations, the other at the conclusion.

Witnesses came from all across Canada and represented a wide variety of marine interests. Many were supportive of the bill, but a significant number were concerned about what the bill might mean to them or, more significantly, what it might mean to their communities. In his second appearance before the committee, the Minister of Transport did much to alleviate these concerns, but the committee was still left with some degree of unease. This leads us to make some comments to the Minister which we trust he will accept and implement.

[*Translation*]

Our greatest concern is for the future of small ports in small communities. Some people are extremely anxious about the impact of divestiture on ports in their region, viewing this turn of events as catastrophic. They do not see how they will be able to attract the necessary capital to survive. Other witnesses called for an intermediary regime, something between CPA status and a local or regional port, a system

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 12 mai 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications à qui a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi favorisant la compétitivité du Réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 heures pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente:** Honorables sénateurs, nous procéderons aujourd'hui à l'étude article par article du projet de loi C-9.

J'aurais quelques observations à vous communiquer. Si vous le désirez, je peux les lire maintenant ou nous pouvons passer à l'étude article par article et nous en occuper après. Je vous laisse décider.

**Le sénateur Bryden:** Quelle est la façon de procéder habituelle?

**La présidente:** C'est à vous de décider.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais entendre vos observations.

**Le sénateur Roberge:** S'agit-il d'amendements?

**La présidente:** Ce sont des observations. Je crois que vous en avez tous reçu la copie. Voici:

Le comité sénatorial des transports et des communications a entendu plus de 30 témoins au cours de ses audiences sur le projet de loi C-9. Il s'est réuni à deux reprises avec le ministre des Transports, soit au début de ses délibérations et au terme de celles-ci.

Les témoins, qui viennent de partout au Canada, représentent une gamme très vaste d'intérêts maritimes. Beaucoup d'entre eux sont en faveur du projet de loi, mais un nombre appréciable de témoins craignent aussi les répercussions que le projet de loi peut avoir sur eux et, surtout, sur leur collectivité. Dans son deuxième témoignage devant le comité, le ministre des Transports s'est évertué à les rassurer, mais certains malaises persistent chez les membres du comité. Cela nous amène à présenter certaines observations au ministre en espérant qu'il les acceptera et les appliquera.

[*Français*]

Nous nous soucions surtout de l'avenir des petits ports dans les petites collectivités. Certaines gens redoutent énormément l'impact d'un transfert sur les ports dans leur région, des gens qui voient la cession des ports comme une catastrophe et ne voient pas comment elles pourraient attirer les capitaux dont elles auraient besoin pour survivre. D'autres témoins préconisent un régime intermédiaire entre une APC et un

that would be better suited to ports that are essential to an expanding local economy and that still require subsidies.

[English]

There were also concerns of a financial nature. Many ports or port communities are worried about the additional financial obligations which they face as Canada Port Authorities under C-9. These range from new expenditures for grants in lieu of taxes, the requirement to pay dividends based on gross revenues, the inability to have access to government funding, and the inability to pledge land as security for loans. Some saw these additional obligations posing a real threat to their ability to raise capital for future projects. Others saw them as a threat to their ongoing financial viability.

The committee notes that a review of this legislation is required under section 144, to be carried out during the fifth year that the proposed legislation would be in effect. Indeed the minister made much of this review in his remarks to us, pointing out that it would offer an opportunity to put right any unforeseen problems that might arise in the next few years.

We ask that the process of review of this act not wait for the formal process in four years time. We ask that it begin now for the smaller ports, with ongoing assessments of the economic health of communities where ports have been closed or divestiture has taken place. We would like to see the results of such assessments incorporated into the Minister's annual report on divestitures, called for under section 72(7) of the bill along with comments each year on the adequacy of the divestiture fund at that particular time. For the ports which become CPAs, we recommend that the Minister look carefully for any adverse financial impact that this bill might bring, right from the start of a port gaining CPA status. We also ask that the issue of user input to the boards of CPAs be carefully monitored to see whether the process now proposed will work satisfactorily.

[Translation]

Some concerns remain, namely that the environmental protection aspect of port and Seaway operations under Bill C-9 could suffer if detailed regulations are not adopted immediately pursuant to the Canadian Environmental Assessment Act. The committee asks the Minister of the Environment to ensure that when CPAs are created, federal environmental protection measures are applied to the fullest and that, at the very least, current conditions are not allowed to deteriorate.

[English]

I leave this with you for your consideration. We can deal with these observations later.

port local ou régional, un régime qui conviendrait mieux aux ports qui sont essentiels à une économie locale encore en expansion et qui dépendent encore de subventions.

[Traduction]

L'aspect financier a aussi été soulevé. De nombreux ports ou collectivités portuaires sont inquiets des charges financières additionnelles qu'ils devront supporter comme administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu du projet de loi C-9. Ces inquiétudes vont de l'obligation de payer des subventions tenant lieu de taxes, de l'obligation de verser des dividendes calculés sur les revenus bruts, à l'impossibilité d'obtenir des subventions du gouvernement et de donner des titres immobiliers en gage sur des emprunts. Certains voient dans ces obligations additionnelles une menace à leur capacité de réunir des capitaux pour des projets futurs, d'autres à leur viabilité financière.

Le comité constate qu'une revue de la loi, prescrite en vertu de l'article 144, doit être menée la cinquième année après son entrée en vigueur. Dans ses observations au comité, le ministre a fait grand cas de cette revue, soulignant que ce serait l'occasion de corriger toute difficulté imprévue qui pourrait survenir d'ici cinq ans.

Nous demandons de ne pas attendre quatre ans avant de revoir officiellement la loi. Nous demandons que le processus soit entamé dès maintenant pour les petits ports et qu'il comprenne l'évaluation de la santé économique des villages où des ports ont été fermés ou transférés. Nous aimerions que les résultats de ces évaluations soient incorporés dans le rapport annuel du ministre sur les transferts, exigé en vertu du paragraphe 72(7) du projet de loi, en même temps que des commentaires sur la suffisance des éléments d'actif de la caisse de transfert. Dans le cas des ports qui deviennent des APC, nous recommandons que le ministre examine à fond tout impact financier négatif qui pourrait découler du projet de loi, dès le moment où un port devient une APC. De plus, nous demandons que la question d'obtenir l'opinion des usagers au sein des conseils d'administration des APC soit suivie de près pour vérifier si le mécanisme proposé est efficace.

[Français]

Certaines inquiétudes demeurent, soit que la protection de l'environnement dans les travaux qui s'effectuent dans les ports et la voie maritime en vertu du projet de loi C-9 pourrait souffrir si on ne prend pas tout de suite des règlements détaillés au terme de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le comité demande que le ministre de l'Environnement veille, lorsque les APC seront créées, à ce que les mesures fédérales de protection de l'environnement soient appliquées au maximum de leur force et, à tout le moins, qu'il n'y ait aucune détérioration de la situation actuelle.

[Traduction]

Je vous laisse y réfléchir. Nous pourrions revenir plus tard sur ces observations.



**Senator Spivak:** In your observations, you ask the minister do certain things. In the past we have asked the minister for a letter. When we deal with the environmental section, that is what I will request. If the minister writes a letter to the committee stating that he will do certain things, it has almost the same force as an amendment. I put that forward for your consideration.

**Senator Bryden:** Madam Chairman, as you know, I have been particularly concerned about the situation concerning local and regional ports. Following on what Senator Spivak has said, I had the opportunity to discuss this with the minister, and I asked if there were some assurances that could be given to the committee in the form of a letter to the chairman addressing the concerns that I have discussed with him and officials from his department. I am sure it could also encompass the environmental concerns of the committee.

I would suggest an amendment to the statement just read by the chairman.

**Senator Roberge:** Do you mean an observation, not an amendment?

**Senator Bryden:** An amendment to the chairman's observation.

**Senator Spivak:** I was not suggesting that this be just an observation. I am not even suggesting that we would not want to have amendments. What I am saying is that, before the bill is passed, the minister should be asked to write a letter giving certain undertakings. We have done that before.

**Senator Bryden:** Yes.

**The Chairman:** Yes.

**Senator Spivak:** That has much more force than asking the minister, under his good graces and offices, to do something. I do not know if that is what you have in mind. Do you wish to add something to the observations?

**Senator Bryden:** I will make this available to the members of the committee. It is short, so it will not take a long time.

**The Chairman:** I was about to suggest that you do that. We can come back to the observations once we have dealt with the clause-by-clause.

**Senator Bryden:** Perhaps it should be before the committee now instead of waiting to the end.

**The Chairman:** I am in your hands. Do you wish to do that now?

**Senator Bryden:** Yes.

**Senator Forrestall:** I am not sure what Senator Bryden is suggesting. The statement you have given us is a reasonable one. I accept that. If one of the amendments were acceptable to the committee generally, or an amendment from your side, preferably, sufficient to cause this matter to go back to the House of Commons for another look, then I would be quite happy to sit here all night and listen to statements about care and concern. I have not heard anyone say anything to that effect and certainly

**Le sénateur Spivak:** Dans vos observations, vous demandez au ministre de faire certaines choses. Par le passé, nous lui avons demandé une lettre. Lorsque nous en viendrons à l'article sur l'environnement, c'est ce que je demanderai. Si le ministre écrit au comité une lettre dans laquelle il s'engage à faire certaines choses, cela revient pratiquement au même qu'un amendement. C'est une suggestion que je vous soumetts.

**Le sénateur Bryden:** Madame la présidente, comme vous le savez, je me suis particulièrement inquiété de la situation des ports locaux et régionaux. À propos de ce que vient de dire le sénateur Spivak, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le ministre et je lui ai demandé s'il pouvait s'engager, sous la forme d'une lettre adressée à la présidence du comité, à résoudre les problèmes dont j'ai discuté avec lui et les fonctionnaires de son ministère. Je suis certain que cela pourrait également inclure les préoccupations environnementales du comité.

Je suggérerais d'apporter une modification à la déclaration que la présidence vient de lire.

**Le sénateur Roberge:** Vous parlez des observations et non pas des amendements?

**Le sénateur Bryden:** Une modification aux observations de la présidence.

**Le sénateur Spivak:** Je n'ai pas suggéré de simples observations. Je ne crois pas non plus qu'il faille renoncer à apporter des amendements. Ce que je souhaite c'est qu'avant que le projet de loi ne soit adopté, nous demandions au ministre d'écrire une lettre dans laquelle il prendra certains engagements. Nous l'avons déjà fait.

**Le sénateur Bryden:** Oui.

**La présidente:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** C'est beaucoup plus efficace que de demander au ministre d'avoir la bonne grâce de faire certaines choses. Je ne sais pas si c'est ce que vous envisagez. Souhaitez-vous ajouter quelque chose aux observations?

**Le sénateur Bryden:** Je vais proposer un texte aux membres du comité. Comme c'est court, cela ne prendra pas beaucoup de temps.

**La présidente:** J'allais vous le suggérer. Nous pourrions revenir aux observations lorsque nous en aurons fini avec l'étude article par article.

**Le sénateur Bryden:** Peut-être devrais-je proposer mon texte tout de suite au comité au lieu d'attendre la fin.

**La présidente:** C'est comme vous voulez. Voulez-vous le faire maintenant?

**Le sénateur Bryden:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne sais pas exactement ce que veut faire le sénateur Bryden. Les observations dont vous nous avez fait part sont raisonnables. Je les accepte. Si l'ensemble du comité trouvait l'un des amendements acceptables ou si un amendement que vous proposez suffira à renvoyer toute cette question devant la Chambre des communes, je n'hésiterais pas à siéger ici toute la nuit s'il le faut. Personne n'a proposé quoi que ce soit en ce sens et certainement pas la présidence. Toutefois, si le sénateur Bryden

nothing from the chair. However, if Senator Bryden has something like that in his comments, then we should hear them.

**Senator Bryden:** I would suggest that, after the third paragraph of the observations which begins: "Our greatest concern is for the future of small ports in small communities...", that we add the following:

Therefore the committee recommends that the minister be prepared, on a case-by-case basis, to recognize that certain local/regional ports are essential to the economy of their regions or to the future development of their regions, and:

that such ports will not be divested until the Minister is satisfied that their facilities have been brought to appropriate operating standards for such a port;

that if the \$125 million Port Divestiture Fund is not sufficient to facilitate the transfer of such ports, the Minister will seek necessary additional funding;

that the Minister may provide other funding for projects deemed necessary for the future operational success of such ports;

that the Minister will continue to maintain and operate such ports until he is satisfied a viable local entity is in place; and

that the Minister provide for the reversion of such ports to him if the local entity fails to continue such port as a viable operation in the region.

I would suggest that be inserted after the third paragraph.

In discussion with the minister's office and with the department, the minister has indicated that he would be prepared to provide a letter of undertaking to the committee that he would be prepared to do what we have asked. I cannot speak as to what else he would be prepared to incorporate as a result of the observations. I believe the undertaking Senator Spivak is talking about is quite possible.

**Senator Spivak:** Is this before we pass the bill or after?

**Senator Bryden:** Before we pass the bill.

**Senator Spivak:** Are you prepared to have a discussion about whether we might add a few items to this? I know you have not discussed that with the minister.

**Senator Bryden:** Just to make something very clear —

**The Chairman:** Perhaps I could be allowed to chair the meeting.

I passed around the observations and the agreement was that I should read them now rather than later when we have completed our clause-by-clause consideration. I proceeded to do that.

Senator Bryden now wants to add to those observations. That matter is up for discussion.

**Senator Forrestall:** I would suggest that this might create a problem because the statement by the chairman is being significantly amended. I suggest that it stand on its own. I have no problem supporting it with the proviso that that is what it is. I

a quelque chose de ce genre à proposer, nous devrions peut-être écouter ce qu'il a à dire.

**Le sénateur Bryden:** Je suggérerais d'ajouter ce qui suit après le troisième paragraphe des observations qui commence par les mots «Nous nous soucions surtout de l'avenir des petits ports dans les petites collectivités...»:

Par conséquent, le comité recommande que le ministre soit disposé à reconnaître, cas par cas, que certains ports locaux et régionaux sont essentiels à l'économie ou au développement futur de la région et:

que ces ports ne soient pas transférés avant que le ministre n'ait vérifié que leurs installations atteignent des normes de fonctionnement appropriées à leur fonction;

que, dans l'éventualité où le fonds pour le transfert des ports, établi à 125 millions de dollars, ne soit pas suffisant pour faciliter le transfert de ces ports, le ministre puisse demander les fonds supplémentaires nécessaires;

que le ministre puisse subventionner d'autres projets considérés comme nécessaires au succès futur de ces ports;

que le ministre continue d'entretenir et de diriger ces ports jusqu'à ce qu'il ait vérifié la mise en place d'une entité locale viable;

que le ministre prenne des mesures pour reprendre un port transféré si l'entité locale ne réussit pas à le gérer de manière viable pour la région.

Je propose que ce soit inséré après le troisième paragraphe.

J'en ai discuté avec le bureau du ministre et le ministère et le ministre m'a dit qu'il serait prêt à adresser au comité une lettre dans laquelle il s'engagera à faire ce que nous avons demandé. Je ne peux pas dire ce qu'il serait prêt à ajouter à la suite de ces observations. Mais je crois que l'engagement dont parle le sénateur Spivak est parfaitement possible.

**Le sénateur Spivak:** Est-ce avant que nous n'adoptions le projet de loi ou après?

**Le sénateur Bryden:** Avant.

**Le sénateur Spivak:** Êtes-vous d'accord pour que nous discussions quant à savoir s'il y a lieu d'ajouter certaines choses à ce texte? Je sais que vous n'en avez pas discuté avec le ministre.

**Le sénateur Bryden:** Pour que ce soit parfaitement clair...

**La présidente:** Peut-être devriez-vous me laisser présider la réunion.

J'ai fait circuler le texte des observations et nous étions d'accord pour que je le lise maintenant au lieu d'attendre que nous ayons terminé notre étude article par article. C'est ce que j'ai fait.

Le sénateur Bryden veut maintenant ajouter quelque chose à ces observations. Il faut que nous en discussions.

**Le sénateur Forrestall:** Selon moi, cela pourrait causer un problème étant donné que ce texte modifie largement la déclaration de la présidence. C'est tout un texte en soi. Je ne vois pas d'objection à l'appuyer, à condition que ce soit comme tel.



have no intention of withdrawing any of my amendments. We have amendments covering all of these areas. Senator Spivak goes even further in some of hers.

**The Chairman:** Does that mean you are opposed to including this paragraph?

**Senator Forrestall:** No, I am not opposed to having it included at all. However, it is not a substitute for Senator Bryden supporting amendments that purport to do the same thing. If we are wise and take our own counsel, we will send this bill back to the House of Commons for another look at the areas that Senator Bryden has mentioned, the areas that I have mentioned, and the areas mentioned by every person who has been around this table throughout the last three or four weeks, some of whom have been involved in this for seven or eight years, as I have.

**Senator Bryden:** This does not forestall people bringing forward amendments. It is perhaps more by way of explanation. If, per chance, I do not support some of your amendments, I want to be sure that you are aware that there is at least some recourse.

**Senator Forrestall:** You cannot have it both ways. That is all there is to that. Do not plead mother love when you were sent in here to do a job.

**Senator Spivak:** Are you telling us that the minister is not prepared to accept any amendments? This happens in committee all the time. It is good to know that. It will not prevent us from presenting the amendments, but it will illuminate the procedure.

**The Chairman:** We have a job to do, Senator Spivak. We cannot speak for the minister. We are dealing with Bill C-9.

**Senator Spivak:** I have my answer. Thank you.

**The Chairman:** If it is agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-9, we shall do so.

Shall clauses 1 to 3 carry?

**Senator Forrestall:** No.

**Senator Adams:** No.

**Senator Forrestall:** And not on division. You are not going to go through it like that. "Clauses 1 to 3."

**The Chairman:** Have you anything to say on clauses 1 to 3, Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** Do you want me to start? I will read the damn thing and you will never get your bill.

**The Chairman:** I have told you before: That is not the way we operate here.

**Senator Forrestall:** Then, Madam Chairman, you and I are back to where we started.

**The Chairman:** I will not start —

**Senator Forrestall:** You do not move without agreement.

Je n'ai nulle intention de retirer l'un de mes amendements. Nous avons des amendements qui couvrent toutes ces questions. Le sénateur Spivak va même plus loin dans certains des siens.

**La présidente:** Cela veut-il dire que vous vous opposez à ce que ce paragraphe soit inclus?

**Le sénateur Forrestall:** Non, je ne m'oppose pas du tout à ce qu'il soit inclus. Mais cela ne remplace pas les amendements du sénateur Bryden qui visent à atteindre le même but. Si nous étions sages, nous renverrions ce projet de loi à la Chambre des communes pour qu'elle réexamine les questions mentionnées par le sénateur Bryden, celles dont j'ai parlé et celles dont tout le monde ici a parlé au cours des trois ou quatre dernières semaines et même certaines personnes qui s'intéressent à ce dossier depuis sept ou huit ans, comme c'est mon cas.

**Le sénateur Bryden:** Cela n'empêche pas que l'on propose des amendements. Il s'agit davantage d'une explication. S'il arrive que je n'appuie pas certains de vos amendements, je veux être certain que vous sachiez bien qu'il y aura au moins une autre solution.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne pouvez pas jouer sur les deux tableaux. Un point c'est tout. Ne prétendez pas être animé de bonnes intentions si vous avez été envoyé ici pour faire un certain travail.

**Le sénateur Spivak:** Voulez-vous dire que le ministre n'est pas prêt à accepter le moindre amendement? Cela se produit constamment. C'est bon à savoir. Cela ne va pas nous empêcher de proposer des amendements, mais cela va nous éclairer.

**La présidente:** Nous avons un travail à faire, sénateur Spivak. Nous ne pouvons pas parler au nom du ministre. Nous examinons le projet de loi C-9.

**Le sénateur Spivak:** J'ai ma réponse. Merci.

**La présidente:** Si le comité est d'accord pour que nous passions à l'étude article par article du projet de loi C-9, nous allons le faire.

Les articles 1 à 3 sont-ils adoptés?

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**Le sénateur Adams:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Et pas à la majorité. Vous ne pourrez pas procéder ainsi. «Article 1 à 3».

**La présidente:** Avez-vous quelque chose à dire au sujet des articles 1 à 3, sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Voulez-vous que je commence? Je vais lire tous ces articles et vous ne ferez jamais adopter votre projet de loi.

**La présidente:** Je vous l'ai déjà dit: ce n'est pas ainsi que nous procédons ici.

**Le sénateur Forrestall:** Dans ce cas, madame la présidente, nous sommes revenus, vous et moi, à notre point de départ.

**La présidente:** Je ne vais pas commencer...

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne pouvez pas faire adopter ces articles sans notre accord.

**The Chairman:** Senator Forrestall, let me finish.

**Senator Forrestall:** We do not move —

**The Chairman:** We will not deal with this with threats.

**Senator Forrestall:** I am not threatening you. I am just telling you what I will do, so you won't be surprised when I do it.

**The Chairman:** I said, "Shall clauses 1 to 3 carry?" If you do not want them to carry, say what you have to say.

**Senator Forrestall:** This is highly unusual. As a rule, the title of the bill is the last clause to carry. You are moving the short title, interpretation and aboriginal rights. You want to include aboriginal rights with the title. Clause 3, aboriginal rights reads:

For greater certainty, nothing —

**The Chairman:** Have you something to say on clause 3?

**Senator Forrestall:** Yes, I am on clause 3.

For greater certainty, nothing in this Act shall be construed so as to abrogate or derogate from the application of section 35 of the *Constitution Act, 1982* to existing aboriginal or treaty rights of the aboriginal peoples of Canada.

Do you want us to carry that in the same breath as we deal with the title of the act?

**The Chairman:** Shall clauses 2 and 3 carry then?

**Senator Forrestall:** If it is your intention to ram this through, you are going to do a good job, but you will do a bad job in the long run.

**The Chairman:** Senators, shall clauses 2 and 3 carry?

**Senator Forrestall:** No, not even on division. Let us have a voice vote; a recorded vote.

**The Chairman:** Very well.

**Senator Adams:** Are we on clause 2?

**The Chairman:** All those in favour?

Senators De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams and Perrault.

All those opposed?

Senators Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson and Spivak.

Shall clause 4 carry?

**Senator Adams:** Agreed.

**Senator Forrestall:** No. We have an amendment.

I move:

That Bill C-9 be amended in clause 4,

(a) on page 3, by replacing lines 27 to 30 with the following:

(c) ensure that maritime transportation services are organized, and that real property within the limits of a port is administered, so as to satisfy the needs of the

**La présidente:** Laissez-moi terminer, sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Nous ne proposons pas...

**La présidente:** Nous ne céderons pas devant les menaces.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne vous menace pas. Je vous dis seulement ce que je vais faire afin que vous n'en soyez pas étonnée.

**La présidente:** J'ai demandé: «Les articles 1 à 3 sont-ils adoptés?» Si vous refusez, dites ce que vous avez à dire.

**Le sénateur Forrestall:** C'est tout à fait inhabituel. La règle veut que le titre du projet de loi soit adopté en dernier. Vous proposez l'adoption du titre abrégé, des définitions et des droits des Autochtones. Vous voulez inclure les droits des Autochtones avec le titre. L'article 3 sur les droits des Autochtones porte ce qui suit:

Il est entendu que la présente loi...

**La présidente:** Avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'article 3?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, j'en suis à l'article 3.

Il est entendu que la présente Loi ne porte pas atteinte à l'application de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* aux droits existants — ancestraux ou issus de traités — des peuples autochtones.

Voulez-vous que nous adoptions cet article du même souffle que le titre de la Loi?

**La présidente:** Dans ce cas, les articles 2 et 3 sont-ils adoptés?

**Le sénateur Forrestall:** Si vous avez l'intention de nous faire adopter cette mesure à toute vapeur, ce sera peut-être efficace à court terme, mais pas à long terme.

**La présidente:** Sénateurs, les articles 2 et 3 sont-ils adoptés?

**Le sénateur Forrestall:** Non, et même pas à la majorité. Tenons un vote par appel nominal.

**La présidente:** Très bien.

**Le sénateur Adams:** En sommes-nous à l'article 2?

**La présidente:** Tous ceux qui appuient ces articles?

Les sénateurs De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams et Perrault.

Tous ceux qui s'y opposent?

Les sénateurs Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson et Spivak.

L'article 4 est-il adopté?

**Le sénateur Adams:** Adopté.

**Le sénateur Forrestall:** Non. Nous avons un amendement.

Je propose:

Que le projet de loi C-9, à l'article 4, soit modifié,

par substitution, aux lignes 31 à 34, page 3, de ce qui suit:

c) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés et à ce que les immeubles situés dans les limites d'un port soient administrés de façon à



users, to provide accessibility and equitable treatment, to be available at reasonable cost to the users.

**Senator Spivak:** Has this been printed?

**Senator Forrestall:** I am sorry. Do all members not have copies?

**The Chairman:** No.

**Senator Forrestall:** Everyone else has them.

**The Chairman:** Has everyone read the amendment proposed by Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** We are trying to give the minister some ability to effect fairness in the port, to satisfy the need of the user, to provide accessibility and equitable treatment, and to be available at reasonable cost.

Senators will recall a number of incidents. In one case, there was a very lengthy contract, the details of which turned out to be analogous to the difficulties discovered by Newfoundland when it signed a long-term contract with the Province of Quebec for the distribution of hydro power. They found that the return on the value of the power was quite significant, but and they were unable to get out of the contract. This is in part to address that type of situation. We want to ensure that the objectives of the bill at this stage are the correct objectives.

**Senator De Bané:** Madam Chairman, the objectives as set out in clause 4 are very well drafted. Subclause (a) refers to the achievement of local, regional and national social and economic objectives. Subclause (c) refers to being organized to satisfy the needs of users and being available at a reasonable cost to the users. Those different words show that the bill, in this very long clause, is trying to grasp all the different objectives that we would like to achieve. We talk here about the provisions of a safe, environmentally sound infrastructure commensurate with user needs, harmonization of standards and intermodal coordination, a high degree of autonomy for the management of local and regional services and facilities consistent with commercial practices, and also that the cost for users should be reasonable.

We want to achieve both economic and social goals at a national, regional and local levels. I think that, for those reasons, I would ask that this amendment be defeated.

**Senator Spivak:** Madam Chairman, the amendment in subclause (c) does not speak of real property. That property can be substantial in some cases. Do you really want to set up a situation where people can profit, speculate, do whatever with that property? The amendment states that the real property within the limits of a port is administered so as to satisfy the needs of the users. It is a very specific thing, as I understand it. There is nothing in there about real property.

**Senator De Bané:** With all due respect, that infrastructure is there for the users. This bill deals with the conditions, about how those ports should be exploited by the managers for the benefit of the users. The whole argument is to organize them in such a way

satisfaire les besoins des utilisateurs et à leur être accessibles à un coût raisonnable et selon des modalités équitables.

**Le sénateur Spivak:** Cela a-t-il été imprimé?

**Le sénateur Forrestall:** Je suis désolé. Tous les sénateurs en ont-ils une copie?

**La présidente:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Tous les autres en ont.

**La présidente:** Tout le monde a-t-il lu l'amendement proposé par le sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Nous essayons de donner au ministre la possibilité d'assurer une certaine équité dans les ports, de répondre aux besoins des usagers, d'assurer l'accessibilité et un traitement équitable, et cela à un coût raisonnable.

Comme vous vous en souviendrez, il y a eu un certain nombre d'incidents. Dans un cas, un contrat à long terme avait été conclu ce qui a causé des difficultés analogues à celles que Terre-Neuve a connues après avoir signé un contrat à long terme avec le Québec pour la distribution d'électricité. Terre-Neuve s'est rendu compte que la valeur de cette électricité avait beaucoup augmenté mais qu'elle ne pouvait pas annuler le contrat. Cet amendement vise à remédier en partie à ce genre de situation. Nous voulons faire en sorte que les objectifs du projet de loi soient les bons.

**Le sénateur De Bané:** Madame la présidente, les objectifs énoncés à l'article 4 sont très bien formulés. Le paragraphe a) fait allusion à la réalisation des objectifs socio-économiques locaux, régionaux et nationaux. Le paragraphe c) mentionne que les services de transport maritime doivent être organisés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et doivent leur être offerts à un coût raisonnable. Ces mots indiquent que, dans ce très long article, le projet de loi cherche à atteindre tous les objectifs que nous souhaitons voir atteints. Il est question ici d'offrir une infrastructure présentant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement en tenant compte des besoins des utilisateurs, d'harmoniser les normes et d'assurer une coordination intermodale, d'offrir un niveau élevé d'autonomie aux administrations locales ou régionales tout en gérant les services d'une façon commerciale et de faire en sorte que les services soient offerts à un coût raisonnable aux utilisateurs.

Nous voulons atteindre des objectifs à la fois économiques et sociaux aux niveaux tant national que régional ou local. Pour ces raisons, je demande que cet amendement soit rejeté.

**Le sénateur Spivak:** Madame la présidente, le paragraphe c) ne parle pas des immeubles. Cela peut parfois représenter des immeubles d'une grande valeur. Voulez-vous que ces immeubles fassent l'objet de profits et de spéculation? L'amendement porte que les immeubles situés dans les limites d'un port doivent être administrés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs. Cet article du projet de loi ne fait pas mention des immeubles.

**Le sénateur De Bané:** Je me permets de vous faire remarquer que l'infrastructure est là à l'intention des utilisateurs. Le projet de loi traite de la façon dont ces ports doivent être exploités par leurs gestionnaires dans l'intérêt des utilisateurs. Il s'agit de les

that the managers will enjoy a autonomy to the greater benefit of the users.

**Senator Spivak:** What is the mechanism in this proposed legislation by which the minister may intervene if that is not the case?

**Senator De Bané:** This is precisely what Senator Bryden has achieved as a result of his negotiations with the department.

**Senator Spivak:** We are talking about law. We are not talking about a negotiation between two people.

**Senator De Bané:** Let me finish. Senator Bryden has tabled a document. He has given us notice that this is the conclusion of negotiations which he has had with the department. He is confident that the minister will send to our chairman an official letter confirming those commitments that were already made by the minister before this committee. Here they have been put in more precise language by Senator Bryden who, indeed, has achieved a major breakthrough. This is the answer to your query.

**Senator Spivak:** I am not denying that, Madam Chairman, but I want to ask you if this appears anywhere else in the bill. Perhaps we could ask our research person. Where in the bill does it speak to the power of the minister to intervene if there is, for example, improper use of the real property around the port?

**The Chairman:** We could ask the departmental officials who are here to come forward to answer your questions.

**Senator Spivak:** Thank you. I would appreciate that.

**Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy, Transport Canada:** Clause 4(f) does refer to infrastructure. I must mention that many of the issues you have raised are specifically covered in the detailed letters patent, for example, which are being developed for the Canada Port Authority. Perhaps Mr. Bowie could elaborate on that more specifically.

**Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform, Transport Canada:** Clause 8 deals with letters patent which are the authorities provided to the Canada Port Authorities to use the federal land which they have been entrusted with operating. It is true that in the letters patent the minister would prescribe any limits on the use of that federal land, and would have the ability to undertake amendments to the letters patent if he felt there was an inappropriate use.

**Senator Spivak:** What does that mean, under the "letters patent"? Does that mean that the federal real property must be incorporated for the use of the users of the port? Can it be divested?

**Mr. Bowie:** The federal real property remains the property of the Crown. They have no ability whatsoever to sell. They can lease the land in accordance with the conditions in the letters patents. They do not have any authority to sell the federal real property.

**Senator Spivak:** That will be done according to the letters patent and in accordance with the needs of the users and the community. Is that what you are saying?

organiser de façon à ce que les gestionnaires soient autonomes, et ce dans l'intérêt des utilisateurs.

**Le sénateur Spivak:** Quels mécanismes le projet de loi prévoit-il pour que le ministre puisse intervenir si ce n'est pas le cas?

**Le sénateur De Bané:** C'est précisément ce que le sénateur Bryden a obtenu à la suite de ses négociations avec le ministère.

**Le sénateur Spivak:** Nous parlons de la loi. Nous ne parlons pas d'une négociation entre deux personnes.

**Le sénateur De Bané:** Laissez-moi terminer. Le sénateur Bryden a déposé un document. Il nous a informé que c'était le résultat de négociations qu'il avait menées avec le ministère. Il est certain que le ministre enverra à notre présidence une lettre officielle confirmant les engagements que le ministre a déjà pris devant le comité. Le sénateur Bryden les a formulés de façon plus précise et il faut dire qu'il a réalisé là un progrès important. Cela répond à ce que vous aviez demandé.

**Le sénateur Spivak:** Je ne le nie pas, madame la présidente, mais je voudrais savoir si cela figure ailleurs dans le projet de loi. Peut-être pourrions-nous le demander à notre attaché de recherche. Où est-il question, dans ce projet de loi, du pouvoir conféré au ministre pour intervenir si les immeubles situés dans le périmètre du port sont utilisés à des fins inacceptables, par exemple?

**La présidente:** Nous pourrions poser la question aux représentants du ministère qui sont ici.

**Le sénateur Spivak:** Merci, je l'apprécierais.

**M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politique, Transports Canada:** Le paragraphe 4f) fait mention de l'infrastructure. Je dois dire qu'un grand nombre des questions que vous avez soulevées sont traitées dans les lettres patentes détaillées, par exemple, qui sont établies pour les Administrations portuaires canadiennes. M. Bowie pourrait peut-être vous fournir plus de précisions.

**M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique maritime, Transports Canada:** L'article 8 porte sur les lettres patentes qui autorisent les Administrations portuaires canadiennes à se servir des immeubles fédéraux qui leur ont été confiés. Il est vrai que dans les lettres patentes le ministre prescrira toute limitation visant l'utilisation des immeubles en question et qu'il pourra modifier les lettres patentes s'il estime qu'on en a fait un usage abusif.

**Le sénateur Spivak:** Qu'entendez-vous par ces lettres patentes? Cela veut-il dire que les immeubles fédéraux doivent être constitués pour être mis à la disposition des utilisateurs du port? Peuvent-ils être aliénés?

**M. Bowie:** Les immeubles fédéraux restent la propriété de la Couronne. Ils ne peuvent pas être vendus. Les Administrations portuaires peuvent louer les terrains conformément aux conditions prévues dans les lettres patentes. Elles ne sont pas autorisées à les vendre.

**Le sénateur Spivak:** Ce sera fait conformément aux lettres patentes et en tenant compte des besoins des utilisateurs et de la collectivité. C'est bien ce que vous dites?



**Mr. Bowie:** In terms of federal real property, if they identified surplus property that was no longer required for the port, then they would identify the surplus and it would go through disposition in accordance with the federal Real Property Act which responds to the needs of the provinces and local communities in terms of the priority for distribution of that land.

**Senator Spivak:** That is very helpful. The other amendment talks about regional economic development.

**The Chairman:** We are dealing with the first amendment.

**Senator Spivak:** Will you go on to clause 4 on pages 3 and 4?

**The Chairman:** We are not there yet.

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, I am interested in the situation respecting the Toronto Harbour Commission with regard to those lands that are redundant for port purposes but are very valuable for residential or other developmental purposes. How does the taxpayer of Canada find protection against the looseness and vagueness that this proposed legislation leaves them with? Authority is being taken away from the minister. We are not adding to his authority. Everything in this bill takes away or separates ports from the minister and the government. It is either good philosophy or it is not. In some cases it will work and in other cases it will fail abysmally.

The Toronto Harbour Commission has authority over land worth a billion dollars that is owned by the taxpayers of Canada, not the taxpayers of Toronto. How do we assure the taxpayers of Canada that their investment is protected unless we involve the minister and the government? We want protection through ministerial intervention.

**Mr. Ranger,** could you comment on the Toronto lands?

**Mr. Ranger:** Major ports will be agents of the Crown. The land continues to be owned by government. It is the Minister of Transport who issues the letters patent. In other words, it is the minister who spells out in considerable detail how that port is to be managed. The Minister of Transport continues to have considerable influence on how that port is managed.

**Senator Forrestall:** I am sorry, Madam Chairman, these are probably policy questions. I would not want to ask you to intervene there. I withdraw my question. I wish the parliamentary secretary were here, perhaps he could shed some light on it. I do not think it lends any support or strengthens the minister's capacity to order the development of our Canadian ports in a business-like, competitive and commercial fashion.

**Senator Bryden:** I notice that on my copy of the first amendment it says, "Prince Rupert Grain Draft." What I understand from the amendment is that it is an attempt to amend this in order to deal with the situation they described before the committee. I take it that is what is meant by, "to provide

**M. Bowie:** Pour ce qui est des immeubles fédéraux, si l'on estime que le port n'a plus besoin de certains immeubles, ces derniers seront désignés comme étant excédentaires et seront vendus conformément à la Loi sur les immeubles fédéraux qui répond aux besoins des provinces et des communautés locales pour ce qui est de la priorité quant à la distribution des terrains en question.

**Le sénateur Spivak:** Voilà des renseignements très utiles. Dans l'autre amendement il est question du développement économique régional.

**La présidente:** Nous en sommes au premier amendement.

**Le sénateur Spivak:** Allez-vous passer à l'article 4, aux pages 3 et 4?

**La présidente:** Nous ne sommes pas encore là.

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, je m'intéresse à la situation de la Commission du port de Toronto en ce qui concerne les terrains dont le port n'a plus besoin, mais qui présentent beaucoup de valeur pour la construction résidentielle ou d'autres aménagements. De quelle façon le contribuable est-il protégé contre le fait que les dispositions de ce projet de loi sont vagues? On enlève des pouvoirs au ministre au lieu de lui conférer des pouvoirs supplémentaires. Toutes les dispositions de cette mesure ont pour effet de soustraire les ports à l'autorité du ministre et du gouvernement. Ou bien c'est une bonne idée ou bien ce n'en est pas une. Dans certains cas, cela aura des effets positifs, mais dans d'autres, ce sera un échec total.

La Commission du port de Toronto administre des terrains d'une valeur d'un milliard de dollars qui appartiennent aux contribuables canadiens et non pas à ceux de Toronto. Comment garantir aux contribuables canadiens que leur investissement est protégé à moins de faire intervenir le ministre et le gouvernement? Nous voulons la protection qu'assure une intervention ministérielle.

**Monsieur Ranger,** pourriez-vous nous dire ce qu'il en est des terrains de Toronto?

**M. Ranger:** Les grands ports seront les mandataires de l'État. Le gouvernement reste propriétaire des terrains. C'est le ministre des Transports qui émet les lettres patentes. Autrement dit, c'est le ministre qui énonce de façon très détaillée comment le port doit être administré. Le ministre des Transports continue d'exercer énormément d'influence sur la façon dont le port est géré.

**Le sénateur Forrestall:** Désolé, madame la présidente, mais ce sont sans doute des questions de politique. Je ne vous demanderai pas de répondre. Je retire ma question. J'aimerais que le secrétaire parlementaire soit là, car il pourrait peut-être nous éclairer. Je ne pense pas que cela renforce la capacité du ministre de veiller à ce que les ports canadiens soient gérés de façon commerciale et concurrentielle.

**Le sénateur Bryden:** Je vois sur ma copie du premier amendement les mots «Prince Rupert Grain Draft». D'après ce que j'ai compris, cet amendement vise à remédier à la situation qui a été décrite au comité. Il s'agit d'administrer les immeubles «de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et à leur être

accessibility and equitable treatment, and to be available at a reasonable cost to the users." That relates to their real property.

The representatives of Prince Rupert Grain told our committee that they have a 60-year lease based on a tariff that was related to the number of tonnes of through-put. They wanted to reopen that lease and change it to run on a land-value basis. I believe that is the purpose of this amendment.

**Senator Roberge:** Yes, amendment 12 also ties into Prince Rupert.

**Senator Bryden:** I see. Does it relate to that specific situation?

**Senator Roberge:** It does.

**The Chairman:** Any other comments, senators?

**Senator Forrestall:** Let me ask the senator: Do you feel that that is an equitable position? Having asked that question, let me ask you the second question: Is there no way for the minister to intervene and correct that problem? That is what the amendment is addressing.

**Senator Bryden:** I can answer that in this way, the same way I suggested to the witnesses when they were here, and that is, normally we do not draft legislation to require intervention in a specific contract.

**Senator Forrestall:** This is not a specific contract, however there is no question that is the one that motivated it.

**Senator Bryden:** Those are the only people who raised the issue. That is not to say there should not be a general application amendment. I assume, Madam Chairman, that the pieces of this bill as they have been put together have been intricately interwoven. Therefore, if one is to remove one of the pieces, we must ensure it does not affect the whole structure.

I understood what the Prince Rupert people were saying. I still believe that it is not this committee or the Parliament of Canada's job to open up a bad contract, even if it is a bad contract for contracting parties.

**Senator Spivak:** This is not an individual contract. The way in which the Port of Prince Rupert and the Port of Vancouver operate affects the entire Western Canadian economy.

I spoke to the Minister of Agriculture and the whole point of what the Prince Rupert people were saying in terms of a northern route and the ability to get grain to customers on time, for example, Japan, is vital to the economy of the West. It is not just a lease and they should handle it even if it is a bad lease.

You would not say that about Churchill Falls or the Labrador agreement or other agreements which are not working well for one of the parties. Should they suffer forever? No, I do not think they should. If it is vital to the economy of the west, then we should do something, and we have the ability to do something.

I do not care how it is done. I do not care if you do it through a letter to the minister or through a motion, however, it is something that is very important to the economy of Western Canada.

accessible à un coût raisonnable et selon des modalités équitables». Cela concerne les immeubles de Prince Rupert.

Les représentants des céréaliers de Prince Rupert nous ont dit qu'ils avaient un bail de 60 ans à un tarif qui était fonction du nombre de tonnes de fret qui transitent par ce port. Ils voulaient réviser ce bail afin que le tarif soit fixé en fonction de la valeur des terrains. Je crois que tel est le but de cet amendement.

**Le sénateur Roberge:** Oui, l'amendement numéro 12 est également relié à Prince Rupert.

**Le sénateur Bryden:** Je vois. Est-ce en rapport avec cette situation particulière?

**Le sénateur Roberge:** Oui.

**La présidente:** Avez-vous quelque chose à ajouter, sénateur?

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais poser une question au sénateur: Pensez-vous que ce soit une position équitable? Cela dit, permettez-vous de vous poser une deuxième question: Le ministre ne peut-il pas intervenir pour remédier à ce problème? C'est ce que cherche à faire cet amendement.

**Le sénateur Bryden:** Je peux vous répondre, comme je l'ai dit aux témoins lorsqu'ils étaient ici, que normalement, nous ne formulons pas les lois en fonction d'un contrat privé.

**Le sénateur Forrestall:** Ce n'est pas un contrat privé, mais il ne fait aucun doute que c'est ce qui a motivé cet amendement.

**Le sénateur Bryden:** Ces personnes ne sont pas les seules à avoir soulevé la question. Cela ne veut pas dire qu'un amendement d'application générale ne soit pas nécessaire. Je suppose, madame la présidente, que les différentes dispositions de ce projet de loi sont étroitement reliées les unes aux autres. Si l'on supprime l'une d'entre elles, il faut s'assurer que cela ne compromet pas tout le reste.

J'ai compris ce que demandaient les gens de Prince Rupert. Je demeure convaincu que ce n'est pas à notre comité, ou même au Parlement canadien, qu'il revient de réviser un mauvais contrat, même s'il est mauvais pour l'une des parties contractantes.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas un contrat privé. Le fonctionnement du port de Prince Rupert et du port de Vancouver a des répercussions sur toute l'économie de l'Ouest du pays.

J'en ai parlé au ministre de l'Agriculture et ce qu'ont fait valoir les gens de Prince Rupert c'est qu'il est essentiel pour l'économie de l'Ouest d'avoir la possibilité d'acheminer le grain à temps vers la clientèle, celle du Japon par exemple. Ce n'est pas un simple bail et il faudrait qu'on puisse remédier à la situation, même si c'est un mauvais bail.

Vous ne diriez pas la même chose à propos de Churchill Falls, de l'entente sur le Labrador ou de toute autre entente qui ne donne pas des résultats satisfaisants pour l'une des parties. Doit-elle en faire les frais éternellement? Je ne le crois pas. Si c'est crucial pour l'économie de l'Ouest, nous devons faire quelque chose et nous pouvons le faire.

Peu m'importe comment on procède. Peu m'importe qu'il s'agisse d'une lettre du ministre ou d'une motion, mais c'est très important pour l'économie de l'Ouest.



**Senator Bryden:** It is very important to the people who appeared here. I believe they said it would cost them \$1.3 million or \$1.8 million, as against a comparable facility which would have rent of \$500,000, if it were in Vancouver.

They did not indicate what would happen to the savings. I was about to ask them if they were prepared to supply their books. Will that simply add to the profit line of that particular company?

**Senator Spivak:** I am not suggesting that we investigate that particular situation, but I hope that the minister has that power. That is the intent. It is not for us to judge whether they have a case. The point is that the northern route is vital and, if it is not utilized there will be congestion in Vancouver, such as there was last year when it cost the farmers \$60 million. It is not an insignificant problem.

Our responsibility is not to determine whether a lease agreement is fair. We cannot do that. The minister must have the power to hold the leases. I do not think that is unreasonable. That will require more than the amendment to clause 12.

**Senator Bryden:** Presumably, in the negotiations of the letters patent for that particular CPA, those areas would be addressed. To a large extent, both you and Senator Forrestall are correct, that part of the scheme of the CPAs is that these will be autonomous, functioning and commercial enterprises.

**Senator Spivak:** Exactly. However, not at a cost to the industrial strategy and the economic development of huge regions of the country. That is what this country was built on. That is the issue here. Perhaps the witnesses can help us. If that could be looked at under the letters patent, then I would be reassured that the minister can intervene. If not, I would not be reassured. You cannot deny that this is important. That has been government policy for a long time. It has not always been successful, but neither have the market forces.

**Senator Bryden:** The Crow Rate was absolutely essential for tens of years.

**Senator Spivak:** It still is.

**Senator Bryden:** But it has gone. We now have other vehicles, including the feed freight assistance to the Maritimes.

**The Chairman:** It was moved by the Honourable Senator Forrestall:

That clause 4 be amended on page 3 by replacing lines 27 to 30 with the following:

(c) ensure that marine transportation services are organized, and that real property within the limits of a port is administered so as to satisfy the needs of users, to provide accessibility and equitable treatment, and to be available at a reasonable cost to the users.

All those in favour?

**Some Hon. Senators:** Yea.

**Le sénateur Bryden:** C'est très important pour les personnes qui ont comparu devant le comité. Elles ont dit, je crois, que cela leur coûterait de 1,3 à 1,8 millions de dollars alors que le loyer, pour une installation comparable, serait de 500 000 \$ si c'était à Vancouver.

Ces témoins n'ont pas dit ce qu'il adviendrait de l'économie réalisée. J'allais leur demander s'ils étaient prêts à produire leurs livres comptables. Cela va-t-il simplement augmenter les bénéfices de la société?

**Le sénateur Spivak:** Je ne propose pas d'enquêter sur cette situation, mais j'espère que le ministre a ce pouvoir. Tel est le but visé. Ce n'est pas à nous de juger si ces personnes ont raison ou non. Le fait est que le réseau de transport du Nord est crucial et que, s'il n'est pas utilisé, Vancouver va se trouver congestionnée comme c'était le cas l'année dernière. Cela a coûté 60 millions de dollars aux agriculteurs. Le problème est sérieux.

Ce n'est pas à nous d'établir si un bail est équitable. Nous ne sommes pas en mesure de le faire. Le ministre doit avoir des pouvoirs à cet égard. Cela ne me paraît pas déraisonnable. Cela exige davantage que l'amendement à l'article 12.

**Le sénateur Bryden:** En principe, ce sont des questions qui seront abordées lorsqu'on négociera les lettres patentes pour l'APC en question. Dans une large mesure, le sénateur Forrestall et vous-même avez raison en ce sens que les APC seront des entreprises commerciales autonomes.

**Le sénateur Spivak:** Exactement. Néanmoins, il ne faut pas que ce soit aux dépens de la stratégie industrielle et du développement économique de très vastes régions du pays. C'est sur ces bases que le pays a été construit. Tout est là. Les témoins peuvent peut-être nous éclairer. S'il est possible d'en tenir compte dans les lettres patentes, j'aurais l'assurance que le ministre peut intervenir. Sinon, mes inquiétudes ne seront pas dissipées. Vous ne pouvez pas nier que c'est important. Telle a été la politique gouvernementale pendant longtemps. Elle n'a pas toujours donné de bons résultats, mais les forces du marché non plus.

**Le sénateur Bryden:** Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a joué un rôle crucial pendant des dizaines d'années.

**Le sénateur Spivak:** C'est toujours le cas.

**Le sénateur Bryden:** Mais il a été éliminé. Nous avons maintenant d'autres instruments, y compris l'aide au transport des grains fourragers vers les Maritimes.

**La présidente:** L'honorable sénateur Forrestall a proposé ce qui suit:

Que le projet de loi C-9, à l'article 4, soit modifié par substitution, aux lignes 31 à 34, page 3, de ce qui suit:

c) veiller à ce que les services de transport maritime soient organisés et à ce que les immeubles situés dans les limites d'un port soient administrés de façon à satisfaire les besoins des utilisateurs et à leur être accessibles à un coût raisonnable et selon des modalités équitables;

Tous ceux qui appuient l'amendement?

**Des voix:** Oui.

Senators Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson and Spivak.

**The Chairman:** All those against?

**Some Hon. Senators:** Nay.

Senators De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams, and Perrault.

**The Chairman:** In my opinion, the nays have it.

With respect to clause 4, we have another motion. Do you want to read your motion, Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** I move:

That Bill C-9 be amended in clause 4,

(a) on page 3, by adding immediately after line 26 the following:

(c) promote marine transportation as a key to regional economic development;

(b) on page 4, by replacing line 3 with the following:

facilities and for the protection of the economy of areas in which ports are disposed of; and; and

(c) on pages 3 and 4, by renumbering paragraphs (c) to (h) as paragraphs (d) to (j) and any cross-references thereto accordingly.

In a sense, this motion speaks for itself. The phrase has been in the jargon of federal legislation for the last 40 or 50 years. Transportation, in fact, is a very fundamental part of our national economic well-being. It is not there, and I think it should be.

Now is not the time in our growth to be walking away from good concepts. As Yogi Berra would say, "The worst form of pollution is the disregarding of good ideas before they have had a chance to be used." This is a case in point.

We are looking to simply strengthen, in the eyes of Canadians, the resolve of the Government of Canada that we treat transportation in a way that recognizes its vital importance.

We are faced, Madam chairman and colleagues, with some very difficult situations. We have now heard the new president of the St. Lawrence Seaway suggest that they are unique and, as such, enjoy and are entitled to preferential financial support from the Government of Canada. With equal force, he told us how he thought the Seaway could survive, and that is through growth. There may be some new business in iron ore pellets. There is no significant information on the horizon that would indicate grain exports — that is, iron ore up the seaway and grain back down — will expand exponentially to the economic benefit of the Seaway. They have to find the business somewhere else, and where will they find it? They are going after Post-Panamax ships. They are already talking openly about, for example, Sept-Îles. He mentioned Sept-Îles eight or 10 times in their presentation. They will bring Post-Panamax ships into Sept-Îles and transfer their cargo to a fleet of 25,000- to 30,000-tonne ships capable of transiting the St. Lawrence Seaway, thus competing directly with the Port of Halifax which moves its traffic by Canadian National.

Les sénateurs Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson et Spivak.

**La présidente:** Tous ceux qui s'y opposent?

**Des voix:** Non.

Les sénateurs De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams et Perrault.

**La présidente:** À mon avis, les non l'emportent.

Nous avons une autre motion concernant l'article 4. Voulez-vous lire votre motion, sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Je propose:

Que le projet de loi C-9, à l'article 4, soit modifié:

a) par adjonction, après la ligne 30, page 3, de ce qui suit:

c) promouvoir les services de transport maritime à titre d'élément du développement économique régional;

b) par substitution, à la ligne 6, page 4, de ce qui suit:

portuaires et protéger l'économie des régions où les ports sont cédés;

c) aux pages 3 et 4, changer la désignation littérale des alinéas c) à h) à celle des alinéas d) à j).

Cette motion se passe de commentaires. Cette phrase figure dans le jargon de la législature fédérale depuis 40 ou 50 ans. Le transport est un élément fondamental de notre économie nationale. Il ne figure pas ici et je crois qu'il devrait y être.

Le moment serait mal choisi pour s'éloigner des bons concepts. Comme l'aurait dit Yogi Berra, «La pire forme de pollution c'est quand on rejette de bonnes idées avant qu'elles aient eu la chance de faire leurs preuves». C'en est là un parfait exemple.

Il s'agit tout simplement de renforcer, aux yeux des Canadiens, la détermination du gouvernement du Canada à traiter le transport de façon à reconnaître son importance cruciale.

Nous sommes confrontés à de très graves problèmes, madame la présidente et chers collègues. Nous avons entendu le nouveau président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent dire que son administration était unique en son genre et qu'elle avait donc droit au soutien financier préférentiel du gouvernement canadien. Il nous a affirmé avec la même vigueur qu'à son avis la voie maritime pouvait survivre grâce à la croissance économique. Les billes de minerai de fer offrent peut-être de nombreux débouchés. Les exportations de céréales — autrement dit, le transport de minerai de fer jusqu'à la voie maritime et le transport de grain au retour — ne semblent pas vouées à une croissance exponentielle qui serait avantageuse pour la voie maritime. Cette dernière va devoir trouver des débouchés ailleurs et où les trouvera-t-elle? Elle essaie d'attirer les navires Post-Panamax. Elle parle déjà ouvertement de Sept-Îles, par exemple. Son président a mentionné Sept-Îles à huit ou 10 reprises dans sa présentation. L'Administration de la voie maritime fera venir les navires Post-Panamax à Sept-Îles et leur cargaison sera transbordée dans une flotte de navires de 25 000 à 30 000 tonnes capables de transiter par la voie maritime du



That is fine. Canadian National and the Port of Halifax can win that fight if the level playing field is in place, but it is not in place. Halifax will not be able to expand to accept those Post-Panamax ships because there is no longer a resource and no longer a method for the minister or the government to intervene and help, unless they will graciously give their approval to things like tax-free bonds for the port. If the province would do the same thing, there is a remote chance there.

I would never want to call into question the capacity of port operators, users and the commercial arena to find a resolution. However, if they do not find it in the next 18 months to two years, the Post-Panamax ships will be in the water. They will be looking for cargo, and they will be looking for ports of discharge.

On this side of the Atlantic Ocean, there is Freeport in the Bahamas and Halifax in Canada. There is Sept-Îles, where there would have to be an off-shore trans-loading from ship to ship, which at the best of times is not terribly safe. Operating in the Gulf of St. Lawrence in the winter is not terribly safe.

We are talking about the removal of something from the legislation which, for 50 years or more, has been at the core of successive governments, Conservative and Liberal, federal and provincial, which have promoted marine transportation as a key to regional economic development. Now we are undermining that.

I would be interested to hear what Senator De Bané has to say about that. In his usual, analytical way, he can tear everything asunder, and he does an extraordinarily good job of it. I have been an admirer of his since his days in the other place. I marvel at his Casey Stengel capacity to explain and confuse at the same time.

**Senator Perrault:** You want a comfort clause.

**Senator Forrestall:** Yes, by way of an amendment.

**The Chairman:** Is there any discussion, senators, on the amendment?

**Senator Adams:** Question!

**The Chairman:** All those in favour of the amendment that was just read by Senator Forrestall?

**Some Hon. Senators:** Yea.

Senators Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson and Spivak.

**The Chairman:** All those against?

**Some Hon. Senators:** Nay.

Senators De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams and Perrault.

**The Chairman:** In my opinion, the nays have it.

Saint-Laurent qui concurrencera alors directement le port de Halifax dont le trafic est acheminé par le Canadien National.

C'est très bien. Le CN et le port de Halifax pourraient l'emporter s'ils se trouvaient sur un pied d'égalité, mais ce n'est pas le cas. Halifax ne pourra pas prendre de l'expansion pour accueillir ces navires Post-Panamax étant donné que le ministre ou le gouvernement n'auront plus les moyens d'intervenir et d'apporter leur aide, à moins qu'ils n'autorisent gracieusement certaines choses telles que des obligations exemptes d'impôt pour le port. Si la province en fait autant, il y a peut-être une petite chance.

Je ne mets absolument pas en doute le fait que les administrateurs des ports, les utilisateurs et les entreprises commerciales pourront trouver une solution. Néanmoins, s'ils n'en trouvent pas une d'ici 18 mois à deux ans, les navires Post-Panamax arriveront. Ils chercheront des cargaisons et des ports pour les décharger.

De ce côté-ci de l'océan Atlantique, il y a Freeport aux Bahamas et Halifax au Canada. Il y a Sept-Îles où il faudrait pouvoir faire le transbordement en mer de navire à navire, ce qui n'est pas sans danger. Il est plutôt risqué de naviguer dans le golfe du Saint-Laurent en hiver.

Il est question ici de supprimer de la loi un principe ardemment défendu par les gouvernements qui se sont succédé au pouvoir depuis 50 ans ou plus, qu'ils soient conservateurs ou libéraux, fédéraux ou provinciaux et qui ont considéré les transports maritimes comme le moteur du développement économique régional. Nous sommes en train de tout compromettre.

Je serais curieux d'entendre ce que le sénateur De Bané en pense. Avec son esprit d'analyse habituel, il peut démolir n'importe quelle idée et cela avec le plus grand brio. Je l'admire depuis qu'il siégeait à l'autre endroit. Je m'émerveille devant son talent, digne de Casey Stengel, à fournir des explications tout en semant la confusion dans les esprits.

**Le sénateur Perrault:** Vous voulez une clause pour vous rassurer.

**Le sénateur Forrestall:** Oui, au moyen d'un amendement.

**La présidente:** Voulez-vous discuter de l'amendement, sénateurs?

**Le sénateur Adams:** La question!

**La présidente:** Tous ceux qui appuient l'amendement que vient de lire le sénateur Forrestall?

**Des voix:** Oui.

Les sénateurs Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson et Spivak.

**La présidente:** Tous ceux qui s'y opposent?

**Des voix:** Non.

Les sénateurs De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams et Perrault.

**La présidente:** À mon avis, les non l'emportent.

**Senator Forrestall:** On a point of order, I had asked for a recording of the votes. Will that occur? Will the names for and against be recorded?

**Senator Spivak:** We want it recorded.

**The Chairman:** We have the names here. Do you want to vote again?

**Senator Forrestall:** No.

**The Chairman:** Shall clause 4 carry?

**Some Hon. Senators:** Yes.

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** Shall clauses 5 to 7 carry?

**Some Hon. Senators:** Yes.

**Some Hon. Senators:** No, we want a vote.

**The Chairman:** Shall clause 8 carry?

Do you have an amendment?

**Senator Roberge:** Yes. It is as follows:

That Bill C-9 be amended, in clause 8, on page 6,

(a) by replacing line 4 with the following:

(f) the number of directors, between five and eleven; and

(b) by replacing lines 18 to 22 with the following:

(iv) the remaining individuals appointed by the chair of a committee of users established by the Minister for the purpose, the members of which committee have been selected and appointed by the Minister to represent the classes of users mentioned in the letters patent; and

(c) by replacing line 26 with the following:

(h) the charge on the net revenues of the bill.

Witnesses have told us that, in some cases you have 5 to 13 or 14 employees in a port. In Sept-Îles, for example, there are, I believe, 12 employees and between 7 and 11 members of the board. That seems a bit disproportionate in my estimation.

On the users side, in Sept-Îles you have three companies which have 95 per cent of the tonnage and 85 per cent of the revenue. It is a small town. There are not many people who have the knowledge and capability of sitting on a board of that nature. I believe it would be appropriate to appoint users to the board.

**The Chairman:** Any discussion on the amendment, senators?

**Senator De Bané:** This is precisely what subclause (iv) of (f) states:

(iv) the remaining individuals nominated by the Minister in consultation with the users selected by the Minister or the classes of users mentioned in the letters patent;

**Le sénateur Forrestall:** J'invoque le règlement car j'ai demandé un vote par appel nominal. Va-t-il avoir lieu? Va-t-on enregistrer le nom des sénateurs qui ont voté pour et contre?

**Le sénateur Spivak:** Nous voulons un vote par appel nominal.

**La présidente:** Nous avons les noms ici. Voulez-vous voter de nouveau?

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**La présidente:** L'article 4 est-il adopté?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**La présidente:** Les articles 5 à 7 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non, nous voulons un vote.

**La présidente:** L'article 8 est-il adopté?

Avez-vous un amendement?

**Le sénateur Roberge:** Oui. Le voici:

Que le projet de loi C-9, à l'article 8, soit modifié, à la page 6:

a) par substitution, à la ligne 4, de ce qui suit:

«entre cinq et onze, nommés en conformité»;

b) par substitution aux lignes 19 à 24, de ce qui suit:

(iv) les autres administrateurs sont nommés par le président d'un comité d'usagers constitué par le ministre à cette fin, dont les membres ont été choisis et nommés par le ministre pour représenter les catégories d'usagers mentionnés dans les lettres patentes;

c) par substitution, à la ligne 33, de ce qui suit:

«ces frais étant calculés sur les revenus nets».

Les témoins nous ont dit que, dans certains cas, vous aviez de cinq à 13 ou 14 employés dans un port. À Sept-Îles, par exemple, je crois qu'il y en a 12, alors qu'il y a sept à 11 membres du conseil. Cela me semble assez disproportionné.

Pour ce qui est des usagers, à Sept-Îles vous avez trois entreprises qui représentent 95 p. 100 du tonnage et 85 p. 100 des revenus. C'est une petite ville. Peu de gens possèdent les connaissances et les capacités voulues pour siéger à ce genre de conseil d'administration. Je crois qu'il serait sage de nommer des usagers au conseil.

**La présidente:** Voulez-vous discuter de l'amendement, sénateurs?

**Le sénateur De Bané:** C'est précisément ce que prévoit le sous-alinéa f)(iv):

(iv) le reste des administrateurs sont choisis parmi les personnes dont la nomination est proposée par le ministre en consultation avec les utilisateurs qu'il choisit ou les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes;



The minister will appoint them, but after consultation with the different users or class of users.

Here, of course, the amendment by the official opposition goes one step further. It is the users who appoint the individuals after consulting with the minister, so it is exactly the opposite. I feel that as they are properties of the Crown, and the minister must, ultimately, answer to the House of Commons and the Senate, he must appoint the board. He drafts in the letters patent their obligations, et cetera, so he has the power to appoint them but he must do that after consulting with the different users.

For those reasons, I submit that those two amendments should be defeated.

**The Chairman:** Any discussion?

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, the senator has outlined the effect, but he has not given us a reason why there is anything wrong with what we are suggesting or proposing. Perhaps in his heart of hearts he believes the suggestion that was around at the turn of the century, which is that users cannot be trusted to do what is in the best interests of the port and the people of Canada. To suggest that the users cannot do that honestly is somewhat vague. I would blindly trust the users far more than I would trust political appointees.

I mention that because just the other day we had the minister defending his chair of the Halifax Port Authority at the expense of the chair of the Halifax-Dartmouth Port Development Corporation and the association of shippers. As a matter of fact, both of them were somewhat called to task. The minister said he had heard them and they are just "fuddy-duddies," that he had talked to the mayor who told him everything is okay in the Port of Halifax.

Nothing is okay in the Port of Halifax and I just wonder if the senator would care to tell us why there is something wrong? Does he not trust the users, the senior corporate people?

What is going on? Do you want to have a meeting?

**The Chairman:** I am listening to what you are saying, senator.

**Senator Forrestall:** I am interested in what Senator De Bané will have to say. I hope he responds. Surely the senator is not suggesting that these people would not want full, forthright and honest representation in their own best interests because they are the users. If they are healthy and prospering, why would the port not be healthy and prospering? I do not understand why they cannot be part of the decision-making process.

**The Chairman:** Any further comments on the amendments senators?

[Translation]

**Senator Roberge:** Let us consider the case of the Port of Sept-Îles where three companies control 95 per cent of all port activities. This is a small town. Few people in the community

Le ministre les nommera, mais après avoir consulté les divers utilisateurs ou catégories d'utilisateurs.

Bien sûr, l'amendement proposé par l'opposition officielle va un peu plus loin. Ce sont les utilisateurs qui nomment ces personnes après avoir consulté le ministre. C'est donc exactement l'inverse. Comme il s'agit d'immeubles de la Couronne et que le ministre doit rendre des comptes à la Chambre des communes et au Sénat, j'estime que c'est à lui de nommer les administrateurs. Dans les lettres patentes, il prescrit quelles sont leurs obligations. Il a donc le pouvoir de les nommer, mais il doit le faire en consultant les différents groupes d'utilisateurs.

Pour ces raisons, j'estime que ces deux amendements devraient être rejetés.

**La présidente:** Voulez-vous en discuter?

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, le sénateur a décrit les effets de cette disposition, mais sans nous expliquer ce qui ne va pas dans notre suggestion ou proposition. Peut-être croit-il toujours à l'idée qui avait cours au début du siècle, à savoir qu'on ne peut pas faire confiance aux usagers pour agir au mieux des intérêts du port et de la population canadienne. Je ne trouve pas logique qu'on laisse entendre que les utilisateurs ne sont pas en mesure de le faire honnêtement. Je ferais davantage une confiance aveugle aux utilisateurs qu'à des personnes nommées pour des raisons politiques.

Je le mentionne parce que, l'autre jour, le ministre défendait la présidence de l'Administration du port de Halifax aux dépens de celle de la Société de développement du port de Halifax-Dartmouth et de l'association des expéditeurs. En fait, il s'en est pris aux uns comme aux autres. Le ministre a dit qu'ils étaient trop tatillons, qu'il avait parlé au maire qui lui avait affirmé que tout allait très bien dans le port de Halifax.

Rien ne va bien dans le port de Halifax et je me demande si le sénateur peut nous dire pourquoi nos amendements ne lui plaisent pas? Ne fait-il pas confiance aux utilisateurs, aux dirigeants d'entreprises?

Que se passe-t-il? Voulez-vous que nous tenions vraiment une réunion?

**La présidente:** J'écoute ce que vous dites, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** Je serais curieux d'entendre ce que le sénateur De Bané a à nous dire. J'espère qu'il va répondre. Le sénateur ne prétend certainement pas que ces gens ne voudront pas avoir des représentants honnêtes qui défendront leurs intérêts étant donné qu'ils sont les usagers des ports. Si leur entreprise est saine et prospère, pourquoi le port ne pourrait-il pas l'être également? Je ne comprends pas pourquoi ces personnes ne peuvent pas participer au processus décisionnel.

**La présidente:** Avez-vous quelque chose à ajouter au sujet de ces amendements, sénateurs?

[Français]

**Le sénateur Roberge:** Prenons le cas du port de Sept-Îles où trois compagnies contrôlent 95 p. 100 de ce qui passe dans le port. C'est une petite ville. Peu de personnes dans cette ville possèdent

possess the knowledge and capability needed to sit on the board. This situation may be unique in Canada, but it is nonetheless real.

In addition, we have a number of precedents, such as Nav Canada where users sit on the board of directors. I do not see why provision cannot be made for this as well in this bill, considering that another bill already provided for something similar.

[English]

**The Chairman:** It is moved by Senator Roberge that clause 8 be amended on page 6, as read by Senator Roberge. All those in favour of the amendment?

Senator Spivak, Senator Johnson, Senator Buchanan, Senator Roberge, Senator Forrestall.

All those against?

Senator Adams, Senator Poulin, Senator Fitzpatrick, Senator Bryden, Senator De Bané, Senator Perrault.

In my opinion, the nays have it. All those in favour of clause 8?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** No.

**The Chairman:** The same senators. Carried.

Shall clause 9 to 11 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**Senator Forrestall:** No.

**The Chairman:** Did I hear a no?

**Senator Forrestall:** You heard a no on the other one as well, but you chose to ignore it. You heard me say no to clause 8 as well, Madam Chairman.

**The Chairman:** All those in favour of clauses 9 to 11?

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, as somebody who has spent 35 years of my public life trying to support and promote the Port of Halifax, I find that there is nothing about this bill that I would care to support but, strangely enough, there are parts of it that are not bad.

No, I do not support that. I am opposed to it and I will vote against the bill.

**The Chairman:** Shall we have a vote on clauses 9 to 11?

**Senator Forrestall:** We will read the names into the record so the people will know that someone cared, and that people will know that my job here is not to pass government legislation. That is your job, Madam Chairman. My job is to make sure it is the best legislation possible to put forward.

**The Chairman:** My job is to chair the meeting, Senator Forrestall.

Shall clauses 9 to 11 carry?

**Some Hon. Senators:** Yes.

**Some Hon. Senators:** No.

vraiment les compétences nécessaires et connaissent le métier. Un tel cas est peut-être particulier au Canada mais il est quand même réel.

En plus de cela, des précédents peuvent être invoqués, tel Nav Canada où des usagers siègent au conseil d'administration. Je vois mal pourquoi cela ne peut être fait dans le contexte de ce projet de loi quand cela est fait dans un autre projet de loi.

[Traduction]

**La présidente:** Le sénateur Roberge propose de modifier l'article 8, page 6, comme il vient de le suggérer. Ceux qui appuient l'amendement?

Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Ceux qui s'y opposent?

Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

À mon avis, les non l'emportent. Tous ceux qui appuient l'article 8?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**La présidente:** Les mêmes sénateurs. Adopté.

Les articles 9 à 11 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**La présidente:** Ai-je entendu un non?

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez également entendu un non pour l'autre amendement, mais vous avez préféré ne pas l'entendre. Vous m'avez également entendu dire non à l'article 8, madame la présidente.

**La présidente:** Tous ceux qui appuient les articles 9 à 11?

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, comme j'ai passé 35 années de ma vie politique à soutenir et à promouvoir le port de Halifax, je ne trouve rien dans ce projet de loi que je puisse appuyer, mais curieusement, il y a quand même certaines dispositions de cette mesure qui ne sont pas mauvaises.

Non, je n'appuie pas cet article. Je m'y oppose et je vais voter contre le projet de loi.

**La présidente:** Allons-nous voter sur les articles 9 à 11?

**Le sénateur Forrestall:** Nous allons lire les noms de façon à ce que les gens sachent que quelqu'un a leurs intérêts à coeur, que mon rôle ici ne consiste pas à adopter systématiquement les lois du gouvernement. C'est votre travail, madame la présidente. Le mien est de veiller à ce que les lois soient les meilleures possibles.

**La présidente:** Mon travail consiste à présider la réunion, sénateur Forrestall.

Les articles 9 à 11 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.



**The Chairman:** We will take a vote. All those in favour? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané, Perrault.

All those against? Senators Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge, Forrestall.

Carried.

Shall clause 12 carry?

**Some Hon. Senators:** Yes.

**Some Hon. Senators:** No. There is an amendment.

**The Chairman:** Who is proposing the amendment?

**Senator Roberge:** I am.

**The Chairman:** Senator Forrestall, would you mind reading it?

**Senator Forrestall:** I would be delighted. I move, on behalf of Senator Roberge, that Bill C-9 be amended on page 12, by adding after line 20 the following:

12.1 (1) A lease referred to in paragraph 12(3)(a), in respect of land within the limits of a port, remains in force on the coming into force of this section.

(2) Notwithstanding subsection (1), a lessee may, within six months following the coming into force of this section, apply to the Agency for a determination as to whether the lease is consistent with the objectives set out in section 4 of the Act and whether the rent charged is fair.

(3) The agency shall consider any complaint made by a lessee pursuant to subsection (2) without delay, and the port authority shall comply with any order, decision or direction issued to it by the Agency.

This is to round out the Prince Rupert dilemma, fixed as they are with a lease that cannot be amended and on which they simply sought to reduce the tariff. We have had a general discussion on whether this would mean windfall profits to someone or whether it would be passed along to the institute generally, in the hope that it would help to sustain the competitiveness of western Canadian grains. It is a simple amendment. It just offers relief to a port that has been trying for a number of years to get relief.

It seems to me that, as we remove the capacity of the minister to intervene, we are locking the Port of Prince Rupert into a long-term, unfair situation. We have the opportunity now to correct it. If we do not correct it, it would be akin, as I think I mentioned before, to having had the opportunity to correct the Newfoundland-Quebec contract for hydro power. Not to have seized that opportunity would have been reprehensible. It would be reprehensible for us not to correct a much lesser problem, but nevertheless a vexatious one, that cuts into the Port of Prince Rupert's capacity to remain competitive. That is what it is about. We are a trading nation.

**Senator Spivak:** I would like to ask the officials here a question. What is there under the letters patent, or anywhere else — I guess that is what we were talking about previously, but this is more direct — that would permit the minister to deal with this? What can he do?

**La présidente:** Nous allons voter. Tous ceux qui sont pour? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

Tous ceux qui sont contre? Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Adopté.

L'article 12 est-il adopté?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non. Il y a un amendement.

**La présidente:** Qui propose l'amendement?

**Le sénateur Roberge:** Moi.

**La présidente:** Sénateur Forrestall, voulez-vous bien le lire?

**Le sénateur Forrestall:** J'en serais ravi. Je propose, au nom du sénateur Roberge, que le projet de loi C-9 soit modifié par adjonction, après la ligne 24, page 12, de ce qui suit:

«12.1 (1) Les baux visés à l'alinéa 12(3)a) concernant des immeubles situés dans les limites d'un port demeurent en vigueur à l'entrée en vigueur du présent article.

(2) Par dérogation au paragraphe (1), un locataire peut, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent article, s'adresser à l'Office afin de faire déterminer si le bail est conforme aux énoncés de l'article 4 de la présente Loi et si le loyer est équitable.

(3) L'Office est tenu d'examiner sans délai toute plainte formulée par un locataire en vertu du paragraphe (2) et l'administration portuaire est tenue de se conformer à toute ordonnance, décision ou instruction prononcée contre elle par l'Office.

Ceci vise à régler la situation à Prince Rupert où les intéressés se retrouvent avec un bail impossible à modifier et pour lequel ils voudraient simplement réduire le tarif. Nous avons discuté quant à savoir si cela permettrait à quelqu'un de réaliser de gros profits ou si l'institut en bénéficierait, ce qui contribuerait à soutenir la compétitivité du grain de l'Ouest. C'est un simple amendement. Il vise seulement à améliorer la situation d'un port qui cherche à obtenir de l'aide depuis des années.

En empêchant le ministre d'intervenir, nous allons coincer le port de Prince Rupert dans une situation injuste et cela pour longtemps. Nous avons maintenant la possibilité de remédier à cela. Si nous ne le faisons pas, la situation sera la même que pour le contrat d'hydro-électricité conclu entre Terre-Neuve et Québec, comme je pense l'avoir déjà mentionné. Il aurait été répréhensible de ne pas avoir saisi cette occasion. Il le serait autant de ne pas corriger un problème beaucoup moins grave, mais quand même gênant qui empêche le port de Prince Rupert de rester concurrentiel. Voilà de quoi il s'agit. Nous sommes une nation commerçante.

**Le sénateur Spivak:** Je voudrais poser une question aux fonctionnaires. Qu'y a-t-il dans les lettres patentes ou ailleurs — c'est je crois, ce dont nous avons déjà parlé, mais il s'agit d'une question plus directe — qui permettrait au ministre de faire face à la situation? Que peut-il faire?

**Mr. Bowie:** Under the letters patent, the minister would be able to put certain conditions on the port's ability to lease, if he wished to do that. But with respect to this specific amendment, the overall objective of the legislation is to allow the ports to operate on a commercial basis so that that they can be efficient and competitive. There are hundreds and thousands of leases that ports engage in right now for the use of their property. If all of those leases were to be subject to an arbitration process, then it would certainly call into question their ability to operate commercially. Specifically, as to your question, certain conditions could be placed, through the letters patent, on the ability of a port to enter into leases.

**Senator Spivak:** We are talking about leases already in force, not about entering into new leases. This lease is already in force. May I say, we understand that the objective here is to turn what was a public responsibility into a commercial operation. That is not at stake. However, there is also a public interest, and where it is a question of affecting the grain economy of the west, it seems to me that the minister is the only person who can represent that public interest. You have not reassured me that he can do something about a lease that is already in force.

Am I correct in assuming that if something is already in force, he cannot alter that under this legislation?

**Mr. Bowie:** Yes, that is correct. He would not have the ability under this legislation to overturn commercial leases.

**Senator Spivak:** You are saying to me that we are rendering the minister powerless to intervene when it is a critical matter — we are not talking about the hundreds of leases and everything else — pertaining to a whole regional economy, and we wonder why people are upset. That is all I have to say on the subject.

**Senator Bryden:** For the same reasons that I discussed on the definition clause, I would not support this amendment. The purpose of this clause really is not to involve the department in commercial arrangements, whether they exist at present or in the future. My view is still the same. It is the same on this, the operative clause, as it was on the definition clause.

**Senator Spivak:** We all know how these votes will go, but you have not given a reason why you think there must be that strict commercial principle. You would not say that for the Province of Newfoundland, or Atlantic Canada. I do not think you could say to me that it is only commercial, because if it were commercial, we could cut off the entirety of Atlantic Canada and transport them all to Toronto. Come on. This is not real.

What is your answer to how the public interest is to be maintained in areas where a commercial operation obviously has an anomaly that does not work to the betterment of the people in the region? What is your rationale? Let us hear it.

**Senator Adams:** We worked for more than two weeks on this bill. Why did you never come here to ask the minister the question? Now, at the last minute, when we are studying it clause by clause, you are here. We worked on it. I was here in the committee. You had the chance to ask the question of the minister two weeks or a month ago.

**M. Bowie:** Grâce aux lettres patentes, le ministre pourra, s'il le désire fixer les conditions dans lesquelles le port pourra louer à bail. Pour ce qui est de cet amendement, l'objectif de la loi est de permettre au port de fonctionner sur une base commerciale afin qu'il puisse être concurrentiel. Les ports ont conclu des centaines de milliers de baux pour l'utilisation de leurs immeubles. Si tous ces baux étaient assujettis à une procédure d'arbitrage, cela mettrait certainement en doute leur capacité de fonctionner sur des bases commerciales. Pour répondre plus précisément à votre question, certaines conditions pourraient être imposées dans les lettres patentes en ce qui concerne les baux.

**Le sénateur Spivak:** Nous parlons des baux déjà en vigueur et non pas des nouveaux contrats. Ce bail est déjà en vigueur. Nous comprenons que l'objectif visé est de transformer en entreprise commerciale ce qui était une responsabilité publique. La question n'est pas là. Néanmoins, l'intérêt public est aussi en jeu et si cela touche l'économie céréalière de l'Ouest, j'estime que le ministre est la seule personne qui peut défendre l'intérêt public. Vous ne m'avez pas rassurée quant au fait qu'il peut intervenir à propos d'un bail déjà en vigueur.

Ai-je raison de supposer que si un bail est déjà en vigueur, cette loi ne lui permet pas de le modifier?

**M. Bowie:** C'est exact. Ce projet de loi ne lui permet pas d'annuler des baux commerciaux.

**Le sénateur Spivak:** Vous me dites que nous allons rendre le ministre incapable d'intervenir lorsque la situation est critique et que l'économie de toute une région en dépend, car ce ne sont seulement quelques centaines de baux qui sont en jeu. Et on se demande pourquoi les gens s'inquiètent! C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet.

**Le sénateur Bryden:** Pour les mêmes raisons que celles que j'ai invoquées à propos de l'article des définitions, je n'appuie pas cet amendement. Le but de cet article n'est pas vraiment de faire intervenir le ministère dans des ententes commerciales, qu'elles soient actuelles ou futures. Mon opinion reste la même. Elle est la même pour cet article que pour celui des définitions.

**Le sénateur Spivak:** Nous savons tous quel sera le résultat de ces votes, mais vous n'avez pas expliqué pourquoi selon vous, ce principe strictement commercial doit être appliqué. Vous n'en diriez pas autant pour Terre-Neuve ou la région de l'Atlantique. Vous pouvez difficilement prétendre que cela doit être purement commercial, car si c'était le cas, nous déménagerions toute la région de l'Atlantique à Toronto. Soyez réalistes.

Comment l'intérêt public sera-t-il préservé dans les régions où une entreprise commerciale n'est pas gérée au mieux des intérêts des gens de la région? Quel est votre raisonnement? Expliquez-vous.

**Le sénateur Adams:** Cela fait plus de deux semaines que nous étudions ce projet de loi. Pourquoi n'êtes-vous jamais venue ici poser la question au ministre? Vous arrivez à la dernière minute, alors que nous en sommes à l'étude article par article. Nous y avons déjà travaillé. J'étais au comité. Vous auriez pu poser la question au ministre il y a deux semaines ou un mois.



**Senator Spivak:** I was out in the West with the committee studying the Canadian Wheat Board bill. That is why I was not here. I come from the west and I felt I had to go out there.

This is not a matter of detail. It is a matter of broad philosophy. All I am asking for is your answer to that question, because it runs through the whole bill.

**Senator Bryden:** What was the question?

**Senator Spivak:** Forget it. Just forget it. That is not fair. I am a regular attendee.

**The Chairman:** It was moved by Senator Roberge that clause 12 be amended, as read by Senator Forrestall.

All those in favour? Senators Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge and Forrestall.

All those against? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané and Perrault.

The amendment is defeated.

Shall clause 12 carry?

**Some Hon. Senators:** Yes.

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** It is carried. Shall clause 13 carry?

**Senator Forrestall:** Do not get carried away. You are moving with an abruptness that is uncharacteristic of you.

**The Chairman:** I have been very patient so far, Senator Forrestall.

**Senator Perrault:** Hear, hear!

**The Chairman:** Shall clause 13 carry? I am following the process of adopting it clause by clause. Is it agreed? Is there discussion on clause 13?

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** It is carried.

Shall clause 14 carry?

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** Do you have an amendment to clause 14?

[Translation]

**Senator Roberge:** It is moved that Bill C-9 be amended in clause 14 on page 13 by replacing lines 5 to 9 with the following:

d) the remaining individuals appointed by the elected chairman of a committee of users established by the Minister for the purpose, the members of which committee have been selected and appointed by the Minister to represent the classes of users mentioned in the letters patent.

This is similar to what was discussed earlier in reference to clause 8. The same explanations hold. I expect the same responses from Senator De Bané.

[English]

**The Chairman:** Is there discussion on the amendment?

**Le sénateur Spivak:** J'étais dans l'Ouest avec le comité qui étudiait le projet de loi sur la Commission canadienne du blé. Voilà pourquoi je n'étais pas ici. Comme je suis originaire de l'Ouest, j'estimais que je devais y aller.

Ce n'est pas un simple détail. C'est une question de principe. Je vous demande simplement de répondre à cette question, car cela se retrouve dans tout le projet de loi.

**Le sénateur Bryden:** Quelle était la question?

**Le sénateur Spivak:** Oubliez cela. Ce n'est pas juste. Je viens régulièrement au comité.

**La présidente:** Le sénateur Roberge a proposé que l'article 12 soit modifié, selon l'amendement que le sénateur Forrestall nous a lu.

Tous ceux qui appuient l'amendement? Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

L'amendement est rejeté.

L'article 12 est-il adopté?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**La présidente:** Il est adopté. L'article 13 est-il adopté?

**Le sénateur Forrestall:** Ne vous emballez pas. Vous procédez avec une brusquerie à laquelle vous ne nous avez pas habitués.

**La présidente:** J'ai été très patiente jusqu'ici, sénateur Forrestall.

**Le sénateur Perrault:** Bravo!

**La présidente:** L'article 13 est-il adopté? Je suis la procédure d'adoption article par article. Est-ce d'accord? Voulez-vous discuter de l'article 13?

**Des voix:** Non.

**La présidente:** Il est adopté.

L'article 14 est-il adopté?

**Des voix:** Non.

**La présidente:** Avez-vous un amendement à l'article 14?

[Français]

**Le sénateur Roberge:** Il est proposé que le projet de loi C-9 à l'article 14 soit modifié par substitution aux lignes 7 à 12, page 13, de ce qui suit:

d) le président élu d'un comité d'utilisateurs constitué par le ministre à cette fin et dont les membres ont été choisis et nommés par le ministre afin de représenter les catégories d'utilisateurs mentionnées dans les lettres patentes nomme les autres particuliers selon les directives du comité.

C'est la même chose qui a été discutée un peu plus tôt à l'article 8. Ce sont les mêmes explications. Je m'attends aux mêmes réponses du sénateur De Bané.

[Traduction]

**La présidente:** Voulez-vous discuter de l'amendement?

**Senator Poulin:** No.

**The Chairman:** It is moved by the Honourable Senator Roberge that clause 14 on page 13 be amended by replacing lines five to nine with what Senator Roberge read. I do not think I need read it all over again.

All those in favour? Senators Spivak, Johnson, Roberge, Forrestall and Buchanan.

All those against? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané and Perrault.

The amendment is lost. Shall clause 14 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** The yeas have it. Do you want to vote on it? I am still on clause 14. Shall clause 14 carry? I will ask again.

All those in favour of clause 14? Senators De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams and Perrault.

All those against? Senators Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson and Spivak.

Clause 14 is carried.

Shall clause 15 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** On division.

**The Chairman:** Did I hear "on division"?

**Senator Forrestall:** On division.

**The Chairman:** Carried. Shall clause 16 carry?

**Senator Forrestall:** I have an amendment. I move that Bill C-9 be amended in clause 16 on page 14 by replacing line 11 with the following:

(c) a member of Parliament or

**Senator Perrault:** That is a silly amendment.

**The Chairman:** Is there any discussion on the amendment? Do you want to explain your amendment, Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** Why would I want to explain it? Have you read it? I direct your attention to clause (c). It says:

a Senator or a member of Parliament ...

**Senator Perrault:** That is incorrect.

**Senator Poulin:** It is the same thing.

**Senator Forrestall:** Yes.

or an officer or employee of the federal public service or of a federal Crown corporation;

Let me remind you what my amendment says:

(c) a member of Parliament or

Do we not have that dignity? It is a minor, little correction.

**Senator Perrault:** That is a good point.

**Le sénateur Poulin:** Non.

**La présidente:** L'honorable sénateur Roberge propose que le projet de loi C-9 soit modifié, à l'article 14, par substitution aux lignes 7 à 12, page 13, du texte qu'a lu le sénateur Roberge. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le lire une nouvelle fois.

Tous ceux qui appuient la motion? Les sénateurs Spivak, Johnson, Roberge, Forrestall et Buchanan.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

L'amendement est rejeté. L'article 14 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**La présidente:** Les oui l'emportent. Voulez-vous voter? J'en suis toujours à l'article 14. L'article 14 est-il adopté? Je vais de nouveau poser la question.

Tous ceux qui appuient l'article 14? Les sénateurs De Bané, Bryden, Fitzpatrick, Poulin, Adams et Perrault.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Forrestall, Roberge, Buchanan, Johnson et Spivak.

L'article 14 est adopté.

L'article 15 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** À la majorité.

**La présidente:** Ai-je entendu «à la majorité»?

**Le sénateur Forrestall:** À la majorité.

**La présidente:** Adopté. L'article 16 est-il adopté?

**Le sénateur Forrestall:** J'ai un amendement. Je propose que le projet de loi C-9, à l'article 16, soit modifié, par substitution à la ligne 12, page 14, de ce qui suit:

c) les députés fédéraux et

**Le sénateur Perrault:** C'est un amendement stupide.

**La présidente:** Voulez-vous discuter de l'amendement? Voulez-vous expliquer vos amendements, sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi devrais-je l'expliquer? L'avez-vous lu? J'attire votre attention sur le paragraphe c). Il y est dit:

les sénateurs et les députés fédéraux...

**Le sénateur Perrault:** C'est inexact.

**Le sénateur Poulin:** C'est la même chose.

**Le sénateur Forrestall:** Oui.

et les dirigeants et employés de l'administration publique fédérale ou d'une société d'État fédérale;

Je vous rappelle que mon amendement porte:

c) a member of Parliament or

N'avons nous pas cette dignité? C'est une correction mineure.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez raison.



**Senator De Bané:** Madam Chairman, I think that my friend's amendment does not reflect what is proposed in the French version of his amendment. If I look at the French version of his amendment, he is suggesting that only members of the House of Commons be covered.

**Senator Spivak:** It is a wrong translation.

**Senator Bryden:** The English is the wrong translation?

**The Chairman:** Could I have order, please? I have the amendment in front of me. We have "member of Parliament" in the English version, and we have "les députés fédéraux" in French. It means a member of the federal Parliament. "Député" means "MP."

[Translation]

**Senator Poulin:** In the French version, the reference "les sénateurs et les députés fédéraux" is to elected members of Parliament.

[English]

The French version of the law is correct. There is no problem with the French version of the bill.

**Senator Spivak:** What about the English version?

**Senator Forrestall:** What would be the proper phrase in French?

**Senator Poulin:** The proper French is in the legislation: "les sénateurs du Sénat" and "les députés fédéraux" in the House of Commons.

**Senator Forrestall:** I make my amendment in English. Are members of the Senate not Members of Parliament?

**Senator Bryden:** I believe it has occurred before that, without amendment, the text in English can render the correct version. What we have here is a translation error on the part of the English translator. I do not know the answer. It looks to be incorrect.

**Senator Perrault:** To my mind, it is incorrect the way it stands. If we want the bill to pass, we should seek a commitment from the minister that, at the first opportunity, it be amended properly in the other chamber. We have done that many times.

**Senator Forrestall:** Why can you not do that here and now?

**Senator De Bané:** I think that is a very reasonable suggestion.

**The Chairman:** In the bill, what does it say in the French version?

**Senator De Bané:** Both members of the Senate and the House of Commons are Members of Parliament. We have a Parliament with two houses. The French, I think, is more precise by saying "les sénateurs et les députés fédéraux." In English, I think it should be members of both houses.

**Senator Perrault:** That is correct. It could also say members of the House of Commons or members of the Senate.

**Le sénateur De Bané:** Madame la présidente, je pense que l'amendement de mon collègue ne reflète pas ce que propose la version française de son amendement. Si je lis la version française de son amendement, elle propose que seuls les députés fédéraux soient couverts.

**Le sénateur Spivak:** C'est une mauvaise traduction.

**Le sénateur Bryden:** L'anglais est la mauvaise traduction?

**La présidente:** À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai l'amendement sous les yeux. Dans la version anglaise nous avons «member of Parliament» et nous avons «les députés fédéraux» en français. Cela veut dire un membre du Parlement fédéral. «Député» signifie «MP».

[Français]

**Le sénateur Poulin:** In French, «les sénateurs et les députés fédéraux», ce sont les députés élus.

[Traduction]

La version française de la loi est exacte. La version française du projet de loi ne pose aucun problème.

**Le sénateur Spivak:** Et la version anglaise?

**Le sénateur Forrestall:** Quelle serait la bonne expression en français?

**Le sénateur Poulin:** La bonne expression française se trouve dans le projet de loi: «les sénateurs du Sénat» et «les députés fédéraux» de la Chambre des communes.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai rédigé mon amendement en anglais. Les membres du Sénat ne sont-ils pas des membres du Parlement?

**Le sénateur Bryden:** Je crois que, sans amendement, le texte anglais correspond à la version exacte. Nous avons ici une erreur de traduction de la part du traducteur. Je ne sais pas quelle est la réponse. Cela paraît inexact.

**Le sénateur Perrault:** Selon moi, ce n'est pas bien formulé. Si nous voulons que le projet de loi soit adopté, il faut que le ministre s'engage à le modifier à l'autre Chambre à la première occasion. Nous l'avons fait à de nombreuses reprises.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi ne pouvez-vous pas le faire ici et maintenant?

**Le sénateur De Bané:** Cela me paraît être une solution parfaitement raisonnable.

**La présidente:** Que dit la version française du projet de loi?

**Le sénateur De Bané:** Les membres du Sénat comme ceux de la Chambre des communes sont des membres du Parlement. Nous avons un Parlement qui comprend deux Chambres. Je crois que le français est plus précis en disant «les sénateurs et les députés fédéraux». En anglais, je pense qu'il devrait s'agir des membres des deux Chambres.

**Le sénateur Perrault:** C'est exact. On pourrait dire également «Members of the House of Commons» ou «Members of the Senate».

**Senator De Bané:** I think Senator Perrault's suggestion is a very good one.

**Senator Roberge:** This bill has not passed yet. Why not modify it and amend it now? Why wait until it is passed and modify it again after? It does not make sense.

**Senator De Bané:** We are talking here of a housekeeping matter. Every year, a bill is tabled dealing with these routine amendments. It is passed by both houses without debate every year. If you look at the Interpretation Act, it says that you have to look at both versions to understand the intent of the legislature. We are quarrelling about terminology. This is abundantly clear. It would be highly irresponsible to delay the passage of the bill for something like this.

**Senator Poulin:** I would like to continue in the same vein as my colleague Senator De Bané. One of the languages is correct, and it is tradition that if one of the languages is correct, which is the French in this case, then the other should be, too. It identifies very clearly the members of the upper chamber and the members of the lower chamber. It is very precise. Therefore, it is a question only of language. It is a housekeeping issue. It is a question of making sure that the English will reflect the French. It does not have to go back as an amendment to the other house.

**Senator Spivak:** On occasion, something like this has been amended in committee. The former legal counsel was here a moment ago. I think it can be fixed.

**Senator De Bané:** I never thought Senator Spivak would participate in a filibuster.

**Senator Spivak:** I am not participating in — are you crazy? Not at all. You can have it done. It does not take any time.

**Senator Roberge:** We are talking about a housekeeping matter.

**Senator De Bané:** Senator Perrault has come up with a practical suggestion.

**Senator Roberge:** There are an awful lot of housekeeping matters that need to be done in this bill.

**Senator De Bané:** Housekeeping matters are dealt with once a year —

**The Chairman:** Order, please.

**Senator Forrestall:** I was going to ask Senator Bryden if he would use his influence and call up the minister to see if we can change it here. You know as well as I know how the house has to deal with that. There is no need for the minister to refer an amendment of this nature to anyone. He accepts it and that is the end of it. If he does not accept it, then he will have to submit the whole process to another round of "look see" and "let us have a chat."

**The Chairman:** It was moved by the Honourable Senator Forrestall that Bill C-9 be amended in clause 16, on page 14, by replacing line 11 with the following:

(c) a Member of Parliament or.

**Le sénateur De Bané:** La suggestion du sénateur Perrault me paraît excellente.

**Le sénateur Roberge:** Ce projet de loi n'est pas encore adopté. Pourquoi ne pas le modifier maintenant? Pourquoi attendre qu'il soit adopté pour le modifier par la suite? Ce n'est pas logique.

**Le sénateur De Bané:** Il s'agit ici d'une question de détail. Chaque année, on dépose un projet de loi qui apporte ces petites modifications. Il est adopté par les deux Chambres, sans débat, et cela chaque année. Si vous prenez la Loi d'interprétation, il y est dit qu'il faut examiner les deux versions pour comprendre l'intention de l'assemblée législative. C'est une simple question de terminologie. C'est parfaitement clair. Il serait tout à fait déraisonnable de retarder l'adoption du projet de loi pour ce genre de détails.

**Le sénateur Poulin:** Je voudrais continuer dans la même veine que mon collègue le sénateur De Bané. L'une des versions est exacte et la tradition veut que si l'une des versions est bonne, soit la version française dans ce cas, l'autre devrait l'être également. Les membres de la Chambre haute et de la Chambre basse y sont clairement désignés. C'est très précis. Par conséquent, c'est seulement une question de langue. Ce n'est qu'un détail. Il s'agit seulement de s'assurer que l'anglais correspond au français. Il n'est pas nécessaire que cela fasse l'objet d'un amendement à l'autre endroit.

**Le sénateur Spivak:** À l'occasion, ce genre de chose a été modifié en comité. Notre ancien conseiller juridique était là il y a un instant. Je pense qu'il est possible d'y remédier.

**Le sénateur De Bané:** Je ne pensais jamais que le sénateur Spivak participerait à une tentative d'obstruction.

**Le sénateur Spivak:** Je n'y participe pas... êtes-vous fou? Absolument pas. C'est possible à faire. Cela ne prendrait pas de temps.

**Le sénateur Roberge:** Nous parlons d'une question de détail.

**Le sénateur De Bané:** Le sénateur Perrault a formulé une suggestion pratique.

**Le sénateur Roberge:** Il y a un tas de questions de détails à régler dans ce projet de loi.

**Le sénateur De Bané:** Ces questions sont réglées une fois par an...

**La présidente:** À l'ordre, s'il vous plaît.

**Le sénateur Forrestall:** J'allais demander au sénateur Bryden s'il pourrait user de son influence pour demander au ministre s'il est possible d'apporter ce changement ici. Vous savez aussi bien que moi comment la Chambre doit régler ce genre de question. Il n'est pas nécessaire que le ministre renvoie ce genre d'amendement à qui que ce soit. Il lui suffit de l'accepter, un point c'est tout. S'il ne l'accepte pas, il devra soumettre tout cela à un nouvel examen.

**La présidente:** L'honorable sénateur Forrestall a proposé que le projet de loi C-9, à l'article 16, soit modifié, par substitution à la ligne 12, page 14, de ce qui suit:

(c) a Member of Parliament or.



All those in favour? Senators Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge and Forrestall.

All those against? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Senator Bryden, De Bané, Perrault.

The amendment is defeated.

Shall clause 16 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 17 to 61 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** They can carry on division, with recorded votes for each one of them all the way through to 62, as far as I am concerned. This is stonewalling, and you are going to get it. We are wasting your time, which I know is very valuable —

**The Chairman:** Shall clause 62 carry —

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, I am suggesting —

**The Chairman:** Do you have an amendment on clause 62?

**Senator Forrestall:** Yes, I do. Have we approved on division everything up to clause 62?

**The Chairman:** Yes, clauses 17 to 61 are carried on division.

**Senator Forrestall:** This is abominable.

**The Chairman:** Shall clause 62 carry?

**Senator Forrestall:** I move that Bill C-9 be amended in clause 62, on page 40

(a) by replacing line 32 with the following:

danger or hazard to life or property;

(b) by replacing line 35 with the following:

under the management of the port authority; and

(i) the measures available to the Minister to assist in cases where port authorities suffer from economic hardship.

**The Chairman:** Is there discussion on the amendment?

**Senator Roberge:** This relates to some of the recommendations made by Senator Bryden, whereby it gives the minister the possibility to make some recommendations where certain necessities are needed.

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, I understand that a lot of people in Canada have seen the draft regulations, but this committee has not. It might have helped and facilitated if, with respect to the contentious areas, we could have had an idea of the government's intentions by way of regulations. That may have changed our approach to the bill.

There is no way in this bill for the minister to intervene by way of regulation or any other way. It may well be that regulations will allow him to re-enter and to do many things. We want to give him that authority and that power to do it. We cannot do it without access to the regulations, and so we are forced to try to amend the act in such a way as to allow him to influence or to enter,

Tous ceux qui appuient la motion? Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

L'amendement est rejeté.

L'article 16 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 17 à 61 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** Ils peuvent être adoptés à la majorité, avec un vote par appel nominal pour chacun d'eux, jusqu'à l'article 62. C'est effectivement de l'obstruction. Nous vous faisons perdre votre temps, qui est très précieux, je le sais.

**La présidente:** L'article 62 est-il adopté...

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, je suggère...

**La présidente:** Avez-vous un amendement pour l'article 62?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, j'en ai un. Avons-nous adopté, à la majorité, tous les articles jusqu'à l'article 62?

**La présidente:** Oui, les articles de 17 à 61 sont adoptés à la majorité des voix.

**Le sénateur Forrestall:** C'est abominable.

**La présidente:** L'article 62 est-il adopté?

**Le sénateur Forrestall:** Je propose que le projet de loi C-9, à l'article 62, soit modifié par substitution à la ligne 38, p. 40, de ce qui suit:

fédéraux confiés à sa gestion;

b) les mesures dont le ministre dispose afin d'aider dans les cas où les administrations portuaires éprouvent des difficultés économiques.»

**La présidente:** Voulez-vous discuter de l'amendement?

**Le sénateur Roberge:** Cet amendement se rapporte à certaines recommandations du sénateur Bryden et vise à permettre au ministre de faire des recommandations lorsque c'est nécessaire.

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, je crois qu'un tas de gens, au Canada, ont vu l'avant-projet de règlement, mais pas notre comité. Il nous aurait été plus facile d'avoir une idée des intentions du gouvernement en ce qui concerne les règlements, pour ce qui est des questions litigieuses. Cela aurait peut-être changé notre façon de voir ce projet de loi.

Ce projet de loi ne permet absolument pas au ministre d'intervenir par voie de règlement ou autrement. Il se peut que les règlements lui permettent de faire bien des choses. Nous voulons lui donner ce pouvoir. Nous ne pouvons pas le faire sans avoir accès aux règlements. Nous sommes donc obligés d'essayer de modifier la loi de façon à lui permettre d'exercer une influence ou

particularly with respect to dangerous or hazardous matters, and to be all-inclusive under the management of the port.

There will be times when the port cannot, on its own or with the singular help of the municipality or the province, take the steps and implement the measures that the port may need to remedy any one of a thousand situations. This is to give the minister that kind of authority and support. I move this amendment.

**The Chairman:** It is moved by Senator Forrestall that Bill C-9 be amended in clause 62 on page 40, as read by Senator Forrestall.

All those in favour? Senators Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge, Forrestall.

All those against? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané, Perrault.

The amendment is defeated.

Shall clause 62 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** On division.

**The Chairman:** Shall clauses 63 to 71 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** No. I have an amendment to clause 72.

**The Chairman:** We are not there yet. Shall clauses 63 to 71 carry?

**Senator Forrestall:** I am curious. How do you get this grouping? Where do these numbers come from?

**The Chairman:** I can do it clause by clause, if you like.

**Senator De Bané:** We are following your amendments.

**Senator Forrestall:** How do you do that?

**Senator Perrault:** That is a discretionary matter for the chair.

**Senator Poulin:** That is her job.

**Senator Forrestall:** After a while, the fun and games come to an end. We are getting close to the nitty-gritty.

**The Chairman:** Shall clauses 61 to 71 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** On division.

**The Chairman:** Shall clause 72 carry?

**Senator Roberge:** I move:

That Bill C-9 be amended on page 46, by adding after line 39 the following:

72.1 The Minister shall take no action under sections 70, 71 and 72 until such time as an economic impact study of the proposed action by the federal government has been

d'intervenir dans la gestion du port, surtout en ce qui concerne les substances dangereuses.

Il arrivera que le port ne puisse pas, à lui seul ou avec l'aide de la municipalité ou de la province, prendre les mesures nécessaires pour remédier à toutes sortes de situations. Cela vise à conférer ce pouvoir et ce soutien au ministre. Je propose cet amendement.

**La présidente:** Le sénateur Forrestall propose que le projet de loi C-9, à l'article 62, soit modifié par substitution à la ligne 38, page 40, du texte qu'il a lu.

Tous ceux qui appuient la motion? Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

L'amendement est rejeté.

L'article 62 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** À la majorité.

**La présidente:** Les articles 63 à 71 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** Non. J'ai un amendement à l'article 72.

**La présidente:** Nous ne sommes pas encore là. Les articles 63 à 71 sont-ils adoptés?

**Le sénateur Forrestall:** Je suis curieux de savoir comment vous avez constitué ce groupe? D'où viennent ces numéros?

**La présidente:** Je peux procéder article par article, si vous préférez.

**Le sénateur De Bané:** Nous suivons vos amendements.

**Le sénateur Forrestall:** Comment faites-vous?

**Le sénateur Perrault:** La présidence est libre de procéder comme elle le désire.

**Le sénateur Poulin:** C'est son travail.

**Le sénateur Forrestall:** Après un certain temps, il faut cesser de s'amuser. Nous en sommes presque arrivés aux choses sérieuses.

**La présidente:** Les articles 61 à 71 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** À la majorité.

**La présidente:** L'article 72 est-il adopté?

**Le sénateur Roberge:** Je propose:

Que le projet de loi C-9 soit modifié par adjonction, après la ligne 35, page 46, de ce qui suit:

«72.1 Le ministre ne prend aucune des mesures prévues aux articles 70, 71 et 72 avant qu'une étude des conséquences économiques de l'action envisagée par le



completed and the port has been upgraded to commercial standards at the expense of the federal government.

I was flabbergasted to learn that no economic impact study has ever been done. At least, if it has, it has not been brought to our attention by the ministry. Normally, an economic impact study is done prior to a divestiture program.

**Senator Forrestall:** Senator Bryden suggested that such ports would not be divested until the minister is satisfied that the facilities have been brought to appropriate operating standards for such a port. I want to understand clearly what Senator Bryden intends by the first bullet in his epistle. What is wrong with the term “commercial standard”? Is there any reason why he might not substitute that for appropriate “operating standards”? To whom are they appropriate, and for what purposes?

**Senator Bryden:** Senator Forrestall, although this bullet looks very brief and very simple, it was not very brief or simple to develop. Indeed, terms like “commercial operating standards” were discussed and used. I do not think I am betraying confidences by saying that there is a concern that a given port might set their commercial standards very high insofar as the infrastructure they would require. That terminology is, quite frankly, very much a compromise. The intention is to give a type of benchmark. What are “appropriate operating standards” for a regional port? It is only a guideline. Indeed, as you know as well as I do, these are all with ministerial discretion, albeit put forward by the minister.

The minister can take your comments into account when he considers his response to this.

**Senator Forrestall:** We might just as well start talking about it now. With regard to a “commercially acceptable standard” and an “operational standard,” for the Port of Halifax, just an operational standard requires about six new cranes capable of handling Post-Panamax vessels. These cost upwards of \$30 million to \$40 million each. There is \$125 million in the divestiture fund, and we have this vagueness about “appropriate operating standards” as opposed to the understandable “commercial operating standards.” Commercial operating standards for the Port of Halifax vis-à-vis container movements well into the next century must be based on Post-Panamax. It must be based on an enormous amount of investment. That would absorb the \$125 million a couple of times over, leaving nothing for anyone else. At the same time, it leaves absolutely nothing for the Port of Halifax.

We are in the same dilemma as the airports were. You heard me speak on this before. The ambition of privatizing airports has dried up, because the federal government, in its wisdom, and quite understandably given the pressures it has been under for the last several years, has cut back to try to address our major problem. The ambition dried up simply because the federal government will not put forward the funds to bring the airports up to acceptable operational standards. They need new runways, terminals, towers, navigational aids, and so on. The same is true with the ports. If

gouvernement fédéral n'ait été complétée et que le port n'ait été amélioré, aux frais du gouvernement fédéral, conformément aux standards commerciaux.»

J'ai été sidéré d'apprendre qu'il n'y avait eu aucune étude d'impact économique. En tout cas, s'il y en a eu une, le ministère ne nous en a pas parlé. Normalement, on procède à une étude d'impact économique avant de se lancer dans un programme d'aliénation.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur Bryden a laissé entendre que ces ports ne seront pas aliénés tant que le ministre n'aura pas vérifié que les installations atteignent des normes de fonctionnement appropriées à leur fonction. Je tiens à bien comprendre ce que le sénateur Bryden cherche à faire ici. Qu'est-ce que l'expression «standards commerciaux» a d'insatisfaisant? Y a-t-il une raison pour laquelle il ne pourrait pas l'employer plutôt que «normes de fonctionnement»? Pour qui ces normes sont-elles appropriées et dans quel but?

**Le sénateur Bryden:** Sénateur Forrestall, cette phrase paraît très concise et très simple, mais elle est le fruit d'une mûre réflexion. En fait, les expressions comme «normes de fonctionnement appropriées» ont fait l'objet de discussions et ont déjà été utilisées. Je ne pense pas trahir la confiance de qui que ce soit en disant qu'on craint qu'un port donné puisse se fixer des normes commerciales très élevées pour ce qui est de l'infrastructure dont il a besoin. Cette terminologie est un compromis. Il s'agit d'établir une sorte de repère. Quelles sont les «normes de fonctionnement appropriées» pour un port régional? Ce n'est qu'une ligne directrice. Vous savez aussi bien que moi que tout cela est assujéti au pouvoir discrétionnaire du ministre même si c'est proposé par le ministre.

Le ministre pourra tenir compte de vos observations lorsqu'il examinera sa réponse à cette question.

**Le sénateur Forrestall:** Nous pourrions aussi bien commencer à en parler. En ce qui concerne les «standards commerciaux» et les «normes de fonctionnement appropriées» pour le port de Halifax, une norme de fonctionnement exige environ six nouvelles grues pour recevoir les navires Post-Panamax. Ces grues coûtent de 30 à 40 millions chacune. Il y a 125 millions de dollars dans le fonds d'aliénation et il est question de simples «normes de fonctionnement appropriées» plutôt que de «normes d'exploitation commerciale». Les normes d'exploitation commerciale pour le port de Halifax doivent se fonder sur les navires Post-Panamax si l'on veut pouvoir s'occuper du trafic de conteneurs jusqu'au début du prochain siècle. Ce représente un investissement énorme qui absorberait plusieurs fois les 125 millions de dollars et ne laisserait rien pour les autres. En même temps, cela ne laisse absolument rien pour le port de Halifax.

Nous sommes dans la même situation que pour les aéroports. J'en ai déjà parlé. On semble avoir renoncé à privatiser les aéroports. Par sagesse et cédant aux pressions auxquelles il doit faire face depuis plusieurs années, le gouvernement fédéral a renoncé à s'attaquer à notre grand problème. Ses ambitions à cet égard se sont estompées simplement parce qu'il n'est pas prêt à investir les fonds nécessaires pour aligner les aéroports sur les normes de fonctionnement acceptables. Il faudrait de nouvelles pistes d'atterrissage, des terminaux, des tours de contrôle, des

you do not bring them up to commercially operational standards, no one will take them. For you cannot go to the bank and borrow the money. You just simply cannot do it. The minister literally abandoned the improvement of the airports.

If we had the regulations and could see some way for the minister to intervene, I would be a very happy camper. However, I do not see it and I do not see it in the vagueness of your note. Had you said "commercial standards," I might have thought you were serious about this.

**Senator Bryden:** Please do not attempt to have this do more than it is intended to do. This does not address Canada port authorities, and Halifax is a Canada port authority. Canada port authorities have no access to the \$125-million divestiture fund. This is designed to be directed toward local and regional ports, wherever it applies. It does two things, which at least are on the record clearly if the minister responds to this, as I believe he is prepared to do. It says concisely, and in a way that he can directly address, that if the \$125-million divestiture fund is not sufficient, he is prepared to apply for necessary additional funding.

There is something further that I did not realize was included in his response, until he and his officials indicated it. He said that if further funding for projects is deemed necessary for the future operational success of the port, the minister is in a position to provide that. That is the third bullet.

Senator Forrestall, this does not apply to the Canada port authorities. In all honesty, I did not know how to specifically address the Port of Halifax. It may be unfair of me, however, I believe that ports such as Vancouver and Toronto can look after themselves. They received a huge amount of attention and consultation when this bill was being developed.

With a third level down, not in the bill or the regulations, we can come as close as we can come to a ministerial directive that says that we are prepared to do this.

There are those who would love to have this bill back in the House of Commons on some basis. Those people are not necessarily of the persuasion of the parties that are sitting in this room. We have had evidence from major players that they would like to see the bill completed so that they could get on with it. It has been there for four years. Most of us recognize this.

This is a very simple, and maybe not very effective, attempt to cover off one of the areas in the bill that many of us believe did not get as much examination as other aspects. Passing this proposed legislation to Her Majesty's Loyal Opposition would allow that party to do everything they can to bury it. I hesitate to make partisan comments, Madam Chairman, however, that is a very significant concern.

**Senator Spivak:** Did they vote against it in the House of Commons?

**Senator Bryden:** I do not know the answer to that.

aides à la navigation, et cetera. C'est la même situation pour les ports. Si vous ne les alignez pas sur les normes d'exploitation commerciale, personne ne le fera. Vous ne pouvez pas aller emprunter l'argent nécessaire à la banque. C'est impossible. Le ministre a littéralement abandonné l'amélioration des aéroports.

Si nous avions les règlements et si nous pouvions trouver un moyen dont le ministre pourrait intervenir, j'en serais ravi. Mais ce n'est pas le cas et vos observations sont trop vagues. Si vous aviez parlé de «normes commerciales», je vous aurais peut-être pris au sérieux.

**Le sénateur Bryden:** S'il vous plaît, n'essayez pas de prêter à cela plus que le but recherché. Ceci ne s'applique pas aux administrations portuaires canadiennes alors que Halifax est une administration portuaire canadienne. Les administrations portuaires canadiennes n'ont pas accès au fonds d'aliénation de 125 millions de dollars. Cet argent est directement destiné aux ports locaux et régionaux. Il y a là deux choses, qui sont au moins stipulées clairement si le ministre répond à cela, comme je crois qu'il s'apprête à le faire. Il est dit ici qu'au cas où le fonds de 125 millions de dollars ne suffirait pas, le ministre serait prêt à demander les fonds supplémentaires nécessaires.

Sa réponse comprend un autre élément que je n'avais pas remarqué jusqu'à ce que le ministre et ses fonctionnaires me le signalent. Le ministre a dit que s'il fallait subventionner d'autres projets jugés nécessaires au succès futur de ces ports, il sera en mesure d'accorder ces subventions. C'est le troisième paragraphe.

Sénateur Forrestall, cela ne s'applique pas aux administrations portuaires canadiennes. J'avoue ne pas savoir exactement comment régler la question du port de Halifax. Je me trompe peut-être, mais je crois que des ports comme ceux de Vancouver et de Toronto peuvent se débrouiller seuls. Ils ont reçu énormément d'attention et ont été largement consultés lorsqu'on a élaboré ce projet de loi.

Sans que ce soit dans le projet de loi ou les règlements, nous avons là quelque chose qui se rapproche de près d'une directive ministérielle et qui stipule que nous sommes prêts à le faire.

Certains aimeraient beaucoup que ce projet de loi soit renvoyé à la Chambre des communes pour une raison ou pour une autre. Ces personnes ne partagent pas nécessairement les opinions des parties qui sont assises dans cette pièce. Les principaux intéressés ont montré qu'ils souhaiteraient que le projet de loi soit adopté afin qu'ils puissent s'atteler à la tâche. Cette question traîne depuis quatre ans. La plupart d'entre nous en sommes conscients.

C'est là une tentative très simple, mais peut-être pas très efficace, de couvrir l'un des domaines du projet de loi qui n'ont pas été examinés autant que d'autres, comme nous sommes nombreux à le penser. Si l'on confie ce projet de loi à l'opposition officielle, cela permettra à ce parti de faire tout ce qu'il pourra pour l'enterrer. J'hésite à tenir des propos sectaires, madame la présidente, mais cela nous inquiète sérieusement.

**Le sénateur Spivak:** Ont-ils voté contre à la Chambre des communes?

**Le sénateur Bryden:** Je l'ignore.



**Senator Spivak:** How do we know that they would bury the bill if we do not know if they voted against it in the House of Commons?

**Senator Bryden:** I do not know. However, it puts the legislation back in play and puts it at risk. We have been involved in this process for four years and we are trying to cover as best we can those areas that it is possible to cover.

**The Chairman:** It is moved by the Honourable Senator Roberge that Bill C-9 be amended on page 46 by adding, after line 39, the words as read by Senator Roberge.

All those in favour: Senator Spivak, Senator Johnson, Senator Buchanan, Senator Roberge, Senator Forrestall.

All those against: Senators Adams, Senator Poulin, Senator Fitzpatrick, Senator Bryden, Senator De Bané and Senator Perrault.

In my opinion, the amendment is defeated.

Shall clause 72 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**Senator Forrestall:** On division.

**The Chairman:** Carried, on division.

Shall clauses 73 to 139 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

**Some Hon. Senators:** On division.

**The Chairman:** Shall clause 140 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We have an amendment by Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** Honourable senators, I move that Bill C-9 be amended in clause 140 on page 82 by replacing line 6 with the following:

140. (1) The Minister, after consulting with each municipality and province to be affected, may enter into.

We are trying to broaden the stroke of consultation. We have proceeded with this bill without requiring economic or environmental impact assessments. We are proceeding with this bill without the vaguest idea or notion in the world where 75 per cent of the significant ports of Canada will find the wherewithal to bring their ports up to acceptable commercial standards. I have spoken on the subject of the Port of Halifax. Where will they get the money to build the facilities, reclaim the land, buy the trains and maintain the business.

We believe there has not been the level of consultation. We notice, for example, that very few of the people who appeared before us, who let us have their views, were afforded such an opportunity in the House of Commons. Rather, the appointees of the minister appeared.

We always need the fullest consultation. You see the difficulty we are having in Toronto. We know the difficulties in Oshawa. We have heard about the impasses all over the country, the

**Le sénateur Spivak:** Comment pouvons-nous savoir qu'ils enterreront le projet de loi alors que nous ignorons s'ils ont voté contre à la Chambre des communes?

**Le sénateur Bryden:** Je l'ignore. Néanmoins, cela représente un risque. Nous participons à ce processus depuis quatre ans et nous essayons de couvrir ces domaines au maximum.

**La présidente:** L'honorable sénateur Roberge propose que le projet de loi C-9 soit modifié par adjonction, après la ligne 35, page 46, des mots que le sénateur Roberge a lus.

Tous ceux qui appuient la motion: les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge Forrestall.

Tous ceux qui s'y opposent: les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

À mon avis, l'amendement est rejeté.

L'article 72 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Forrestall:** À la majorité.

**La présidente:** Adopté, à la majorité des voix.

Les articles 73 à 139 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**La présidente:** Adoptés.

**Des voix:** À la majorité.

**La présidente:** L'article 140 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Nous avons un amendement du sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Honorables sénateurs, je propose que le projet de loi C-9, à l'article 140, soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 82, de ce qui suit:

140. (1) Après avoir consulté chacune des municipalités et provinces en cause, le ministre peut conclure des ententes.

Nous essayons d'élargir les consultations. Nous avons donné suite à ce projet de loi sans faire d'évaluation de l'impact économique ou environnemental. Nous ignorons totalement où 75 p. 100 des principaux ports du pays trouveront les ressources voulues pour aligner leurs ports sur des normes commerciales acceptables. J'ai parlé du port de Halifax. Où va-t-il trouver l'argent nécessaire pour construire des installations, récupérer les terrains, acheter les trains et maintenir ses activités?

À notre avis, les consultations n'ont pas été suffisantes. Nous remarquons, par exemple, que parmi les personnes qui ont comparu devant nous, qui nous ont fait connaître leur opinion, rares sont celles qui ont pu témoigner devant le comité de la Chambre des communes. Ce sont les personnes nommées par le ministre qui ont comparu.

Il faut toujours tenir le maximum de consultations. Vous pouvez voir les difficultés que nous avons à Toronto. Nous connaissons les difficultés qui existent à Oshawa. Nous avons entendu parler

conflicts between port authorities and the municipalities. In another five minutes, we will not have an obligation to these people whatsoever. It will be taken away from us, unless we want to reintroduce it.

We are trying to suggest that the minister, through this bill, proceed only with consultation and transparency, words that members of the present government were so wont to use and did use very freely and frequently. There is no transparency in this bill at all. Everything is hidden or removed.

This is not a major amendment, but it assures the municipalities who will suffer when there is a withdrawal of grants in lieu of taxes or a withdrawal of other subsidies.

The staff seem to think this is funny; I do not. They can sit there and chuckle away until the cows come home, as far as I am concerned. It is vitally important that the municipalities on the Miramichi know where they will obtain the significant contributions to their municipal coffers that are derived from the port and its activity, directly and indirectly. Where will they find the money?

The ports of Pugwash, Nanaimo, Prince Rupert and every port in Canada, except for those half-dozen large ports with massive cash flows, will be adversely affected. We have a chance to allow the minister to re-enter, to let the municipalities provide a door that they can go through in terms of communications with respect to the implications of the bill.

We are providing the operators and users of our ports with a bill that removes government from it altogether. That will not be wise. It is too much, too quickly. There is too much uncertainty. The big ports will survive, I am sure, and the smaller ones will go under. There is no room to consult.

**Senator De Bané:** I wish to remind Senator Forrestall that clause 140 deals solely with authorizing the minister to enter into agreements for one purpose, and one purpose only: the continuation of ferry services provided by Marine Atlantic Incorporated.

**Senator Forrestall:** That is what I am talking about.

**Senator De Bané:** Clause 140 states that the minister may enter into an agreement "ensuring the continuation of services." It is to ensure the continuation of services, but it will be done in a modern, cost-effective way. For someone who has an interest in Atlantic Canada, you want to give the minister the means to ensure the continuation of ferry services. For that reason, I recommend that this amendment be defeated.

**Senator Forrestall:** Souris, in Prince Edward Island, is a good example. There is no way for the minister to consult with the municipality. He is at arm's length. It is entirely conceivable that the Port of Souris will cease to exist as such and a Prince Edward Island port authority — we used to call them local port authorities — will cover all four ports on the island. There is no mechanism; there is no control. A board could move the ferry from Souris to Georgetown, and there is no way to intervene. There is no way to make your views known to the minister. There is no door.

d'impasse un peu partout au Canada, des conflits entre les administrations portuaires et les municipalités. Dans cinq minutes, nous n'aurons plus la moindre obligation envers ces personnes. Cela nous sera enlevé, à moins que nous ne voulions le rétablir.

Nous voulons que ce projet de loi demande au ministre de tenir des consultations et d'agir ouvertement. Ce sont là des paroles que les membres du gouvernement actuel utilisent très volontiers. Mais il n'y a aucune transparence dans ce projet de loi. Tout est caché ou supprimé.

Il ne s'agit pas d'un amendement important, mais il rassurera les municipalités qui auront à souffrir si on leur enlève leurs subventions tenant lieu de taxes ou d'autres subventions.

Les membres du personnel semblent trouver cela amusant; pas moi. Ils peuvent bien glousser tant qu'ils voudront. Il est essentiel que les municipalités de la Miramichi sachent où elles obtiendront les contributions importantes que leur apportent les activités portuaires, directement ou indirectement. Où vont-elles trouver cet argent?

Les ports de Pugwash, Nanaimo, Prince Rupert et tous les ports du pays, sauf la demi-douzaine de grands ports qui ont d'énormes rentrées d'argent, seront durement touchés. Nous avons là une chance de permettre au ministre d'intervenir de nouveau, d'offrir aux municipalités un moyen de communication en ce qui concerne les répercussions de ce projet de loi.

Nous voulons donner aux exploitants et aux usagers de nos ports un projet de loi qui supprime entièrement l'intervention du gouvernement. Ce n'est pas souhaitable. C'est beaucoup trop rapide. Il y a beaucoup trop d'incertitude. Les gros ports survivront, j'en suis sûr, mais pas les petits. On n'a pas prévu de consultations.

**Le sénateur De Bané:** Je tiens à rappeler au sénateur Forrestall que l'article 140 vise uniquement à autoriser le ministre à conclure des ententes et cela uniquement pour garantir la fourniture des services de transbordeur assurés par Marine Atlantique.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce dont je parle.

**Le sénateur De Bané:** L'article 140 porte que le ministre peut conclure des ententes «pour garantir la fourniture des services». Il s'agit d'assurer le maintien des services, mais ce serait fait de façon moderne et rentable. Ceux qui s'intéressent à la région de l'Atlantique, voudront conférer au ministre les moyens d'assurer le maintien des services de transbordeur. Pour cette raison, je recommande de rejeter cet amendement.

**Le sénateur Forrestall:** Souris, dans l'Île-du-Prince-Édouard, est un bon exemple. Le ministre ne peut pas consulter la municipalité. Il ne doit y avoir aucun lien de dépendance. Il est tout à fait concevable que le port de Souris cesse d'exister comme tel et qu'une administration portuaire de l'Île-du-Prince-Édouard — ce que nous appelions avant une administration portuaire locale — administre les quatre ports de l'Île. Aucun mécanisme n'est prévu; il n'y a aucun moyen de contrôle. On pourrait décider de déménager le transbordeur de Souris à Georgetown, sans que le



I suggest that without the door, there will be a lot of unhappy campers.

**The Chairman:** Is there any further discussion?

It is moved by the Honourable Senator Forest that Bill C-9 be amended in clause 140 on page 82 by replacing line 6 with what was just read.

All those in favour of the amendment? Senators Buchanan, Forrestall, and Roberge.

All those opposed to the amendment? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané and Perrault.

I declare the amendment defeated.

Shall clause 140 carry?

**Some Hon. Senators:** Yes.

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** Carried, on division.

Shall clauses 141 to 204 carry?

**Senator Forrestall:** On division.

**The Chairman:** Carried, on division.

Shall clause 205 carry?

**Senator Spivak:** Honourable senators, I move:

That Bill C-9 be amended in clause 205, on page 101, by adding the following after line 17:

(3) Sections 47, 73 and 101 shall not come into force until regulations have been made under paragraphs 59(j) and (k) of the *Canadian Environmental Assessment Act*.

I have a question for the officials.

Mr. Bowie, in your testimony of Thursday, May 7, you said:

We are looking to the CEAA regulations to address that issue —

— the application of the triggers —

— but if they are not ready in time — and the department recognizes that they may not be ready in time — we have a second safeguard in that the NWPA stays until other regulations pursuant to this legislation are put in place. It is covered in two ways.

I said:

Are you saying that the Navigable Waters Protection Act will stay in place until new regulations?

You said:

Absolutely.

I made a big mistake there. I should have asked you whether they will stay in place until the CEAA regulations are in place. That is my question. Will the Navigable Waters Protection Act stay in place until the Canadian Environmental Assessment

gouvernement ne puisse intervenir. Vous n'avez aucun moyen de faire connaître vos opinions au ministre. Aucune solution n'est prévue. Je peux vous dire que cela fera beaucoup de mécontents.

**La présidente:** A-t-on quelque chose à ajouter?

L'honorable sénateur Forest propose que le projet de loi C-9, à l'article 140, soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 82, du texte qui vient d'être lu.

Tous ceux qui appuient l'amendement? Les sénateurs Buchanan, Forrestall et Roberge.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

Je déclare l'amendement rejeté.

L'article 140 est-il adopté?

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**La présidente:** Adopté, à la majorité.

Les articles 141 à 204 sont-ils adoptés?

**Le sénateur Forrestall:** À la majorité.

**La présidente:** Adopté, à la majorité.

L'article 205 est-il adopté?

**Le sénateur Spivak:** Honorables sénateurs, je propose:

Que le projet de loi C-9, à l'article 205, soit modifié par adjonction, après la ligne 16, page 101, de ce qui suit:

«(3) Les articles 47, 73 et 101 n'entrent en vigueur qu'après la prise de règlements en vertu des alinéas 59j) et k) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

J'ai une question à poser aux fonctionnaires.

Monsieur Bowie, lors de votre témoignage du jeudi 7 mai, vous avez déclaré ceci:

Nous comptons sur les règlements de la LCEE pour résoudre ce problème...

l'application du mécanisme de déclenchement...

... mais s'ils ne sont pas pris à temps — et le ministère reconnaît cette possibilité — nous avons une deuxième garantie en ce sens que la Loi sur la protection des eaux navigables restera en place jusqu'à ce que d'autres règlements soient pris en application de cette loi. C'est couvert de deux façons.

Et je vous ai demandé:

Voulez-vous dire que la Loi sur la protection des eaux navigables restera en place jusqu'à ce que les nouveaux règlements soient pris?

Ce à quoi vous avez répondu:

Absolument.

J'ai commis là une grave erreur. J'aurais dû vous demander s'ils resteront en vigueur jusqu'à ce que les règlements de la LCEE soient en place. Voilà ma question. La Loi sur la protection des eaux navigables restera-t-elle en vigueur jusqu'à ce que

Agency makes the regulations, not Department of Transport? What is your answer?

**Mr. Bowie:** In terms of regulations and the regulatory process, it is not the agency or the Department of Transport. Regulations are in fact made by the Governor in Council, and they are put forward by a particular minister.

To answer your specific question, we must recognize that the Navigable Waters Protection Act really has two parts. One part is to protect navigation, and the other part is the environmental trigger. To accept an amendment that would not allow navigation to be protected until environmental protection is triggered by the CEAA would put at risk the port's ability to protect navigation in a harbour, which is the primary purpose of the NWPA.

Right now, ports are responsible for navigation in a harbour. They are excluded from certain actions under the NWPA. The Seaway is in the same situation. They have the expertise, through their harbour masters and operational personnel, to ensure by their own regulations that navigation is protected within those limits. The difficulty with that amendment is that it precludes the minister from being able to develop regulations that will allow the ports to protect navigation within their harbour.

**Senator Spivak:** On May 7, you said to me, "Absolutely." Are you now saying that was not correct?

**Mr. Bowie:** No, that is correct. The NWPA, to the extent that it applies right now, would continue to apply until regulations are put in place. That is what we said.

**Senator Spivak:** Which regulations? That is the question.

**Mr. Bowie:** The regulations under clause 62.

**Senator Spivak:** These regulations will be of the same force as the trigger, as the Navigable Waters Protection Act is now. That is the key. We do not want regulations that will diminish the trigger. We want regulations that will maintain it, otherwise a lot of organizations will be upset.

**Mr. Bowie:** Under clause 62, use and environmental protection is one of the areas that would be subject to regulation. That is on page 40.

**Senator Spivak:** When you look, for example, at regulations in clause 98, they state:

- (1) The Governor in Council may make regulations for the management...
- (b) the use and environmental protection of the Seaway.

It says nothing about environmental assessment.

On page 40, clause 62 of the bill, it is the same thing. It merely states "the use and environmental protection of a port..." and says nothing about environmental assessment.

**Mr. Bowie:** "Environmental protection" is a broad term that encompasses assessment, navigation matters, et cetera.

l'Agence canadienne d'évaluation environnementale prenne des règlements, et non pas le ministère des Transports? Quelle est votre réponse?

**M. Bowie:** Pour ce qui est de la réglementation, ce rôle n'incombe ni à l'agence ni au ministère des Transports. Les règlements sont pris par le gouverneur en conseil et sont proposés par un ministre.

Pour répondre à votre question, nous reconnaissons que la Loi sur la protection des eaux navigables se compose de deux parties. La première protège la navigation et l'autre l'environnement. Si l'on acceptait un amendement qui ne permettrait pas de protéger la navigation jusqu'à ce que la protection environnementale soit déclenchée, cela compromettrait la capacité du port de protéger la navigation dans le port, ce qui est l'objectif premier de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Pour le moment, les ports assument la responsabilité de la navigation dans le port. Ils sont exemptés de certaines dispositions de la LPEN. L'Administration de la voie maritime se trouve dans la même situation. Grâce aux connaissances des maîtres de port et du personnel d'exploitation, elle est en mesure de protéger la navigation grâce à sa propre réglementation. Le problème que pose cet amendement est qu'il empêche le ministre d'établir des règlements qui permettraient aux ports de protéger la navigation à l'intérieur de leur périmètre.

**Le sénateur Spivak:** Le 7 mai vous m'avez répondu: «Absolument». Dites-vous maintenant que c'est inexact?

**M. Bowie:** Non, c'est exact. La LPEN restera en vigueur, dans la mesure où elle s'applique déjà, jusqu'à ce que la réglementation soit mise en place. C'est ce que nous avons dit.

**Le sénateur Spivak:** Quelle réglementation? Voilà la question.

**M. Bowie:** Les règlements pris en vertu de l'article 62.

**Le sénateur Spivak:** Ces règlements auront la même force que le mécanisme de déclenchement soit la Loi sur la protection des eaux navigables. Tout est là. Nous ne voulons pas d'une réglementation qui va réduire la capacité d'intervention. Nous voulons qu'elle soit maintenue faute de quoi bien des organisations seront très inquiètes.

**M. Bowie:** L'article 62 prévoit que l'on pourra notamment prendre des règlements concernant l'usage du port et la protection de son environnement. Cela figure à la page 40.

**Le sénateur Spivak:** Si vous prenez, par exemple, le pouvoir réglementaire de l'article 98, il est dit que:

- (1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements en vue de la gestion...
  - a) l'usage de la voie maritime et les terrains relatifs à la voie maritime et la protection de leur environnement.

Il n'est pas question d'une évaluation environnementale.

C'est la même chose à l'article 62, à la page 40 du projet de loi. On y parle seulement de l'usage du port et de la protection de cet environnement sans parler d'évaluation environnementale.

**M. Bowie:** La protection de l'environnement est un terme général qui comprend à la fois l'évaluation, les questions de navigation et le reste.



**Senator Spivak:** Are you prepared to give your legal opinion that the terms here include environmental assessment? I am sure that you are not prepared to do that. Do you have a legal opinion?

**Mr. Bowie:** I cannot give you a legal opinion. I am not a lawyer.

**Senator Spivak:** I thought you were a lawyer. You mean to say that you are dealing with environmental assessment and that you are not a lawyer? These are legal terms.

Is there someone here who is a lawyer?

**Mr. Barrie LePitre, General Counsel, Legal Services, Transport Canada:** Yes, I am a lawyer with the legal services unit of Transport Canada.

**Senator Spivak:** Are you prepared to give me a legal opinion on clause 62(1)(b) relating to the use and environmental protection of a port, and on the fact that it says nothing about environmental assessment?

**Mr. LePitre:** It would not be appropriate for me to provide you with a legal opinion. However, I can indicate to you that the legislation generally speaks in terms of enabling powers for regulations in respect of navigation, and use by ships of navigable waters. At the moment, we are talking about the Navigable Waters Protection Act, and we are also talking about the environmental assessment aspects of navigational matters. The enabling authority here is quite broad in terms of navigation generally, including the environmental aspects of navigation.

**Senator Spivak:** Right, but I am not addressing navigation. I leave that to other people. I am addressing the triggers under the Environmental Assessment Act. I know the regulations are being developed. I believe that, in your testimony, you said that if they are not ready in time, you have a second safeguard; that is, the Navigable Waters Protection Act stays until other regulations are in place.

I am very puzzled about this. Is it correct that the status quo, whatever that may be, stays in place until the regulations are developed by the Canadian Environmental Assessment Agency? If there is a hiatus and then there are other regulations, we have no assurance that those regulations will perform the same function.

This matter is an unintended consequence of this legislation. It is a very important area. The whole question of triggers and the diminishing of the regulations is of great concern.

**Mr. Bowie:** If I could explain the current situation —

**Senator Spivak:** — The reason being the universal application.

**Senator De Bané:** Let him talk. If you want to talk for two hours, I will go for dinner and come back. Will you let them answer or not?

**Senator Spivak:** Yes, I will.

**Senator De Bané:** I see you are filibustering. You can continue, but give them an opportunity to answer. You have repeated the

**Le sénateur Spivak:** Êtes-vous prêt à donner une opinion juridique quant au fait que ces expressions englobent l'évaluation environnementale? Je suis certaine que vous n'êtes pas disposé à le faire. Avez-vous une opinion juridique?

**M. Bowie:** Je ne peux pas vous donner une opinion juridique. Je ne suis pas avocat.

**Le sénateur Spivak:** Je pensais que vous étiez avocat. Vous voulez dire que vous vous occupez des évaluations environnementales sans être avocat? Ce sont là des termes juridiques.

Y a-t-il quelqu'un ici qui soit avocat?

**M. Barrie LePitre, avocat général, Services juridiques, Transports Canada:** Oui, je suis avocat aux Services du contentieux de Transports Canada.

**Le sénateur Spivak:** Êtes-vous prêt à me donner une opinion juridique au sujet de l'alinéa 62(1)b) en ce qui concerne l'usage du port et la protection de son environnement et le fait qu'il n'y est pas question d'évaluation environnementale?

**M. LePitre:** Ce n'est pas à moi de vous donner une opinion juridique. Je peux toutefois vous dire que la loi confère le pouvoir de prendre des règlements en ce qui concerne la navigation et l'usage des eaux navigables par les navires. Pour le moment, nous parlons de la Loi sur la protection des eaux navigables de même que des évaluations environnementales dans le contexte de la navigation. Le pouvoir prévu ici est assez vaste en ce qui concerne la navigation en général, y compris les aspects environnementaux de la navigation.

**Le sénateur Spivak:** D'accord, mais je ne parle pas de la navigation. Je laisse cela à d'autres. Je parle des dispositions de la Loi sur l'évaluation environnementale. Je sais que vous êtes en train d'élaborer des règlements. Vous avez dit, je crois, que s'ils n'étaient pas prêts à temps, vous auriez une deuxième garantie à savoir que la Loi sur la protection des eaux navigables resterait en vigueur jusqu'à ce que la réglementation soit en place.

Cela m'étonne beaucoup. Est-il normal que l'on maintienne le statu quo en attendant que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale établisse sa réglementation? Si une nouvelle réglementation doit être mise en place, rien nous garantit qu'elle remplira les mêmes fonctions.

Il s'agit là d'une conséquence inattendue de ce projet de loi. C'est une question très importante. Toute cette question des évaluations environnementales et de l'affaiblissement de la réglementation suscite de sérieuses inquiétudes.

**M. Bowie:** Si vous me permettez d'expliquer la situation actuelle...

**Le sénateur Spivak:** ... à cause de l'application universelle.

**Le sénateur De Bané:** Laissez-le parler. Si vous voulez parler pendant deux heures, je vais aller dîner et je reviendrai après. Allez-vous le laisser répondre ou non?

**Le sénateur Spivak:** Oui, je vais le laisser.

**Le sénateur De Bané:** Je constate que vous faites de l'obstruction. Vous pouvez continuer, mais laissez-leur l'occasion

same question 100 times. When will you let them answer your question?

**Senator Spivak:** Senator De Bané, I think you are impugning my motives as a senator.

**Senator De Bané:** I do not need to look at your motivations. You have asked the same question 100 times. How often do you want to repeat it?

**Senator Spivak:** That is my privilege. I am not repeating the same question, I am looking at a very specific point here.

**Senator Johnson:** It is a very important point.

**Senator De Bané:** Please re-emphasize it again.

**Senator Spivak:** I believe that, in all the time I have been in the Senate, nobody has ever accused me of filibustering. If I were to filibuster, maybe it will be until 8:20. That hardly constitutes a filibuster. I do not think your outburst is appropriate. I have never done this to any other senator who wishes to question a witness. This is an important point and I would like to pursue it.

I wished to make sure that my meaning was clear, because it is an abstract legal point. I am not a lawyer either, so I wanted to make sure that you understood my question as I explained it. Perhaps I did not explain it properly.

**Mr. Bowie:** It is very clear that although local port corporations at the present time, and Canada port authorities in the future, are subject to the Environmental Assessment Act, we both know that there are no regulations in place. It is a top government priority to ensure that, for the new Canada port authorities, this process is followed through. Whether it is guidelines or regulations, we must ensure that the issue of environmental assessment is addressed for these Canada port authorities and that it is continued in the legislation.

At the present time, in the absence of those regulations, local port corporations are currently excluded from the Navigable Waters Protection Act because of their legislation. They have developed voluntary processes to address the environmental assessment issue in the ports that they are operating right now. This type of process has been put in place at the Port of Vancouver, where they have had very detailed hearings with respect to the projects that they undertake. They do assessments on a regular basis for these projects. I am saying that we have the ability, within this legislation, through regulations, to put a little bit more substance around those voluntary processes. It is not intended to replace the CEAA, but if the CEAA is not successful in addressing those issues by the time the bill is in place, we have the regulatory authority to strengthen the internal processes that are in place and to ensure that any entities that are currently subject to the NWPA would continue to be subject to the NWPA, such as harbour commissions.

**Senator Spivak:** Can you tell me how that process will work? When the CEAA regulations are finished, will they replace the temporary regulations?

de répondre. Vous avez répété 10 fois la même question. Quand allez-vous les laisser répondre?

**Le sénateur Spivak:** Sénateur De Bané, je crois que vous êtes en train de me faire un procès d'intention.

**Le sénateur De Bané:** Je ne n'ai pas besoin d'examiner vos intentions. Vous avez posé 100 fois la même question. Pendant combien de temps allez-vous la répéter?

**Le sénateur Spivak:** C'est mon privilège. Je ne répète pas la même question, j'examine un point très précis.

**Le sénateur Johnson:** C'est une question très importante.

**Le sénateur De Bané:** Insistez une fois de plus.

**Le sénateur Spivak:** Depuis toutes les années que je siège au Sénat, je crois que personne ne m'a jamais accusée de faire de l'obstruction systématique. Si je le faisais, ce serait peut-être jusqu'à 8 h 20. Vous pouvez difficilement parler d'obstruction. Je ne pense pas que vos remarques soient justifiées. Je n'ai jamais apostrophé ainsi un autre sénateur qui désirait poser une question à un témoin. C'est une question importante que je voudrais approfondir.

Je voulais m'assurer que je me faisais bien comprendre étant donné qu'il s'agissait d'une question juridique abstraite. Comme je ne suis pas avocate, moi non plus, je voulais être certaine que vous compreniez ma question. Je me suis peut-être mal expliquée.

**M. Bowie:** De toute évidence, même si les sociétés portuaires locales d'aujourd'hui et les administrations portuaires canadiennes de demain sont assujetties à la Loi sur l'évaluation environnementale, nous savons vous et moi qu'il n'y a pas de réglementation en place. Le gouvernement a pour priorité de faire en sorte que ce processus soit suivi pour les nouvelles administrations portuaires canadiennes. Que ce soit sous la forme de lignes directrices ou de règlements, nous devons veiller à ce que ces administrations portuaires canadiennes soient assujetties à des évaluations environnementales et à ce que la nouvelle loi maintienne cette obligation.

À l'heure actuelle, en l'absence de réglementation, les sociétés portuaires locales sont exclues de la Loi sur la protection des eaux navigables en raison de la législation qui s'y applique. Pour ce qui est de l'évaluation environnementale dans les ports qu'elles exploitent actuellement, elles ont pris des mesures volontaires. C'est le genre de processus mis en place dans le port de Vancouver où les projets entrepris ont fait l'objet d'audiences très approfondies. Ces projets sont évalués régulièrement. Je veux dire que cette loi nous permet, par voie de règlement, de rendre ces mesures volontaires un peu plus officielles. Cela ne vise pas à remplacer la LCEE, mais si cette dernière ne réussit pas à régler ces problèmes d'ici l'entrée en vigueur de ce projet de loi, nous avons les pouvoirs de réglementation voulus pour renforcer les processus internes déjà en place et veiller à ce que les entités, telles que les commissions portuaires qui sont actuellement assujetties à la LPEN, y restent assujetties.

**Le sénateur Spivak:** Pouvez-vous me dire comment cela fonctionnera? Lorsque les règlements de la LPEE seront prêts, vont-ils remplacer la réglementation temporaire?



**Mr. Bowie:** If there was a need to develop temporary regulations because the CEAA was not in place, yes. The CEAA's regulations would override all other regulations, in terms of environmental assessment.

**Senator Spivak:** That is not addressed in these. It is to clarify the letter. Do you think that this could be addressed by the minister reassuring us? That would help clarify the situation if we knew, definitively, that the CEAA's regulations would indeed be the paramount regulations, and not the Department of Transport regulations. That is the point I wish to make.

You are looking at two aspects of the act. I understand what you are saying about the navigable waters — I am not touching that. I am talking about whether they will be as strong as the trigger. That is the point I am asking, and it is a difficult point to get across. Do you think the minister could give us that assurance?

**Mr. Bowie:** I cannot speak on behalf of the minister, but I can certainly take that issue back to him.

**Senator Forrestall:** I wonder if I could ask the department officials to shed some light on the timing of regulations. When are we likely to see them? What is the status of the regulations under this act?

**Mr. Bowie:** A preliminary draft has been developed. We are currently in discussions with the Department of Fisheries and Oceans, the port community and harbour masters.

**Senator Forrestall:** With all of the port community, or just some of it?

**Mr. Bowie:** We have asked the port community to nominate a number of individuals to form a working group to work with us on the regulations. All of the ports have identified who they want to be a part of that working group. It is mainly harbour masters, who deal with these kinds of issues on a daily basis, who will work with us on developing the regulations to ensure that they address the objectives of the legislation. We are also working with the Department of Fisheries and Oceans as a part of that working group.

**Senator Forrestall:** Without asking you to disclose any of the details, do any of the regulations that you have been involved with deal with the financial aspects of this bill or the consequences of it?

**Mr. Bowie:** Two types of regulations are being established for port authorities. One relates to operational regulations that deal with navigation and environmental issues and that sort of thing. There are also a number of financial types of regulations. There are various clauses in the bill that address that; it is a separate initiative under way right now. At this point, we are talking at Canada Port Authorities, where financial regulations are being developed, as well.

**Senator Forrestall:** Have you called upon the ports for consultant services, with respect to the development of regulations as they might pertain to the financial aspects? Have you called on them for contributions, as you have, perhaps, in the operational regulations dealing with the day-to-day operations and the conduct

**M. Bowie:** S'il était nécessaire d'établir une réglementation temporaire en attendant la mise en place de la LPEE, oui. Les règlements d'application de la LPEE l'emporteront sur tous les autres règlements pour ce qui est de l'évaluation environnementale.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas abordé ici. C'est pour clarifier la lettre. Pensez-vous que le ministre pourrait nous rassurer à cet égard? Les choses seraient plus claires pour nous si nous avions la certitude que les règlements d'application de la LCEE l'emporteront sur tout le reste plutôt que les règlements du ministère des Transports. Voilà ce que je voulais dire.

Nous examinons deux aspects de la loi. Je comprends ce que vous dites à propos des eaux navigables — et je n'en parlerai pas. Je veux seulement savoir si les nouveaux règlements constitueront un mécanisme de déclenchement aussi efficace. Voilà ce que je demande, mais j'ai du mal à me faire comprendre. Pensez-vous que le ministre peut nous donner cette assurance?

**M. Bowie:** Je ne peux pas parler au nom du ministre, mais je vais certainement lui soumettre la question.

**Le sénateur Forrestall:** Je me demande si je ne pourrais pas demander aux fonctionnaires du ministère de nous dire quand les règlements seront prêts. Quand allons-nous les voir? Où en sont les règlements d'application à cette loi?

**M. Bowie:** Nous avons établi une première ébauche. Nous sommes en train d'en discuter avec le ministère des Pêches et des Océans, la collectivité portuaire et les maîtres de port.

**Le sénateur Forrestall:** L'ensemble de la collectivité portuaire ou seulement une partie?

**M. Bowie:** Nous avons demandé à la collectivité portuaire de nommer un certain nombre de personnes pour constituer un groupe de travail qui établira la réglementation avec nous. Tous les ports ont désigné des gens. Il s'agit surtout de maîtres de port qui font face à ce genre de questions quotidiennement et qui travailleront avec nous à l'élaboration des règlements afin que les objectifs de la loi puissent être atteints. Nous travaillons également en collaboration avec le ministère des Pêches et des Océans dans le cadre de ce groupe de travail.

**Le sénateur Forrestall:** Sans vous demander d'entrer dans les détails, parmi ces règlements, y en a-t-il qui traitent des aspects financiers de ce projet de loi ou de ses conséquences?

**M. Bowie:** Nous établissons deux types de règlements pour les administrations portuaires. Il y a d'abord les règlements d'exploitation qui concernent les questions de navigation et d'environnement. Il y a aussi un certain nombre de règlements de type financier. Divers articles du projet de loi en font mention; pour le moment, il s'agit d'une initiative distincte. Nous en discutons avec les administrations portuaires canadiennes où l'on élabore également des règlements financiers.

**Le sénateur Forrestall:** Avez-vous fait appel aux ports afin de les consulter pour l'établissement de règlements relatifs aux aspects financiers? Leur avez-vous demandé leur contribution comme vous l'avez peut-être fait pour les règlements d'exploitation concernant l'exploitation et les activités journalières

of activity in the ports? Have you asked for outside help in that area?

**Mr. Bowie:** Yes, an initial draft has been distributed to ports and central agencies that have an interest in the financial regulations as well.

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, we were told by a group from British Columbia that they, indeed, were looking at the regulations and had seen them. Then you remember at one point, and I apologize here, I believe I said to you that I must have misheard, the regulations are obviously not drafted or ready yet. That is not the case, is it? We have heard now that the first draft of the regulations are done.

The first draft of the regulations affecting the financial aspects of this bill has been drafted and distributed. I feel that I have been somewhat misled, and I would like some kind of an explanation. I am not asking the very distinguished witnesses who are here trying to help us, but I want some kind of an explanation. I wish we could all know what the status of these regulations is. I asked for them and the clerk told me he could not get them. I thought that they did not exist. I think Senator Bryden may recall my saying that it is perhaps a figment of my imagination. We do not know what is in the regulations, and yet the regulations are out there circulating.

**Senator Perrault:** The ideas concerning them are being circulated, but not the definitive, final regulations.

**Senator Forrestall:** You are quite right, Senator Perrault, but the intent of the regulations is clear. I do not know quite how to handle this. There is something wrong. I think the committee has been misled.

**Mr. Bowie:** I want to clarify that these are certainly in the very preliminary stages of development. As I mentioned, they had just gone out to the practitioners. They have not had input from the practitioners, and they are therefore in a very preliminary state of development. It would be very difficult at that stage to have broad consultation without the input of the practitioners on these regulations.

**The Chairman:** Is there any further discussion?

It was moved by Senator Spivak that Bill C-9 be amended on clause 205, on page 101, after line 17, as read by Senator Spivak.

All those in favour? Senators Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge and Forrestall.

All those against? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané and Perrault.

The amendment is defeated.

We apparently have another amendment being proposed regarding clause 205.

**Senator Bryden:** Madam Chairman, I take it, having done this, that the department is at least going to have the minister consider whether some assurance can be given in the terms.

**Senator Spivak:** Can I underline, and perhaps this is for future discussion, that I would appreciate having it in a letter.

des ports? Avez-vous demandé une aide extérieure dans ce domaine?

**M. Bowie:** Oui, nous avons distribué un avant-projet aux ports et aux organismes centraux qui s'intéressent également à la réglementation financière.

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, un groupe de témoins de la Colombie-Britannique nous ont dit qu'ils avaient examiné les règlements. Comme vous vous en souviendrez — et je m'en excuse, mais je crois vous avoir dit que j'avais sans doute mal entendu — de toute évidence, les règlements ne sont pas encore rédigés ou prêts. C'est le cas, n'est-ce pas? On vient de nous dire que l'avant-projet de règlement a été établi.

L'avant-projet de règlements concernant les aspects financiers du projet de loi était rédigé et distribué. J'ai l'impression d'avoir été induit en erreur et j'aimerais des explications. Je ne les demande pas à nos distingués témoins qui essaient de nous aider, mais je voudrais des explications. J'aimerais que nous sachions tous où en sont ces règlements. Je les ai demandés et le greffier m'a dit qu'il ne pouvait pas les obtenir. Je croyais qu'ils n'existaient pas. Comme le sénateur Bryden s'en souviendra peut-être, j'ai dit que c'était peut-être le fruit de mon imagination. Nous ignorons ce qui figure dans les règlements et pourtant ces règlements ont commencé à circuler.

**Le sénateur Perrault:** Ce sont les idées qui circulent, mais pas les règlements législatifs.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez raison, sénateur Perrault, mais les intentions de la réglementation sont claires. Je ne sais pas trop comment réagir. Quelque chose ne va pas. Je crois que le comité a été induit en erreur.

**M. Bowie:** Je tiens à préciser que ces règlements en sont à l'étape tout à fait préliminaire de leur élaboration. Comme je l'ai dit, ils viennent tout juste d'être envoyés aux praticiens. Ces derniers n'ont pas encore donné leur opinion et nous en sommes donc au stade tout à fait préliminaire. Il serait très difficile, pour le moment, de tenir de vastes consultations sans savoir ce que les premiers intéressés pensent de ces règlements.

**La présidente:** Avez-vous quelque chose à ajouter?

Le sénateur Spivak a proposé que le projet de loi C-9, à l'article 205, soit modifié par adjonction, après la ligne 16, page 101, du texte lu par le sénateur Spivak.

Tous ceux qui appuient la motion? Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

L'amendement est rejeté.

Apparemment, il y a un autre amendement concernant l'article 205.

**Le sénateur Bryden:** Madame la présidente, si j'ai bien compris, le ministère va au moins demander au ministre de songer à nous donner certaines garanties.

**Le sénateur Spivak:** Puis-je souligner, et peut-être pourrait-on en discuter, que j'aimerais que cela figure dans une lettre.



The point is that Bill C-9 retains what is here until the new CEAA regulations are in place. That might not be possible, and there might be a way to go around it, but that is the essential point. We can discuss this later, or I could write my own letter. It is up to you.

**Senator Bryden:** Having worded it as clearly as you have, I am confident that the department will be able to brief the minister and see if this is a way to give at least some level of assurance — if not what you are asking, then at least something.

**Senator Spivak:** It is not a difficult thing to do. It is a difficult point to get through. It is one thing for the ports to do their own thing. That is not at issue at all. It is the trigger that comes in place when the federal authority is involved. You do not want that to be weakened. That is the point.

**The Chairman:** Senator Forrestall, do you wish to amend clause 205?

**Senator Johnson:** I will read the amendment. I move that Bill C-9 be amended in clause 205, on page 101:

(a) by adding the following after line 9:

(2) Part 2 of this Act shall not come into force earlier than the day that is four weeks after the day that a report on its financial impact is presented to the Senate by the Standing Senate Committee on Transport and Communications; and

(b) by renumbering subsection (2) as subsection (3).

It is the intent of this amendment that we look at the financial ramifications of this bill prior to its coming into effect, according to this bill, in January, 1999. We would rather that we had the opportunity to study this further, and that four weeks after that time, we could then revise the final date for the bringing into force of the bill, which, of course, at this time, is coming into force on January 1, 1999. I believe Senator Forrestall has another comment on this.

**Senator Forrestall:** We have moved this amendment perhaps because of the difficulty we have had with the bill. I think, in the course of our deliberations — and the chairman or the clerk can correct me — we had one port whose representatives had done a fair amount of homework and had prepared a very coherent and clear economic-impact study. None of the other ports had done that. The Port of Halifax has not had an economic-impact study done on the effect of this bill. To pass this bill without that study, without that information, seems to me to be wrong in some way. We would be allowing the ports to go running off helter-skelter, with no direction other than the direction they are able to give themselves, and no one knows what will happen to the very significant investment the taxpayers of Canada have in these ports. The Port of Halifax alone has capital replacement costs that stagger the imagination. Try to reproduce that with the Port of Vancouver, the Port of Toronto. We know that in the Port of Toronto, just with surplus lands, we are looking at between

Le fait est que le projet de loi C-9 maintient les règlements en place jusqu'à ce que les nouveaux règlements de la LCEE entrent en vigueur. Ce ne sera peut-être pas possible et il y aura peut-être un moyen de les contourner, mais c'est là l'essentiel. Nous pouvons en discuter plus tard ou je pourrais rédiger ma propre lettre. C'est à vous d'en décider.

**Le sénateur Bryden:** Étant donné que vous avez été très claire, je suis certain que le ministère pourra transmettre votre message au ministre pour qu'il voit s'il est possible de donner au moins certaines assurances — sinon celles que vous demandez, au moins quelque chose.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas difficile à faire. Mais j'ai du mal à faire comprendre le message. Les ports peuvent agir de leur côté, là n'est pas la question. Il s'agit de voir quel est le mécanisme de déclenchement qui amène les autorités fédérales à intervenir. Il ne faut pas que ce soit affaibli. La question est là.

**La présidente:** Sénateur Forrestall, voulez-vous proposer un amendement à l'article 205?

**Le sénateur Johnson:** Je vais lire l'amendement. Je propose que le projet de loi C-9, à l'article 205, soit modifié:

a) par adjonction, après la ligne 9, page 101, de ce qui suit:

«(2) la partie 2 de la présente Loi n'entre pas en vigueur avant quatre semaines après la date à laquelle est présenté au comité sénatorial permanent des transports et des communications un rapport de ses conséquences économiques.»

b) par le changement de la désignation numérique du paragraphe (2) à celle de paragraphe (3).

Cet amendement doit nous permettre d'examiner les ramifications financières de ce projet de loi avant son entrée en vigueur en janvier 1999. Nous aurions préféré étudier cela plus à fond et, quatre semaines plus tard, réviser la date d'entrée en vigueur du projet de loi qui est, pour le moment, le 1er janvier 1999. Je crois que le sénateur Forrestall a quelque chose à ajouter.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons proposé cet amendement en raison des difficultés que nous pose ce projet de loi. Au cours de nos délibérations — et si je me trompe, la présidente ou le greffier me le diront — nous avons entendu le témoignage de représentants d'un port qui avaient fait un sérieux travail préparatoire et qui avaient préparé une étude d'impact économique très pertinente et très claire. Aucun des autres ports ne l'avait fait. Le port de Halifax n'a pas réalisé d'étude d'impact économique pour ce projet de loi. J'estime qu'on aurait tort d'adopter cette mesure sans faire cette étude, sans disposer de ces renseignements. Nous laisserions les ports se conduire à leur guise sans qu'on sache ce qu'il adviendra de l'investissement très important que les contribuables canadiens ont fait dans les ports en question. Pour ce qui est du port de Halifax, le coût de remplacement des immobilisations dépasse l'imagination. Essayez d'ajouter à cela le port de Vancouver et le port de Toronto. Rien qu'avec les immeubles excédentaires, nous savons que le port de

\$1 billion and \$2 billion worth of real estate, depending on whose view you are hearing.

The port on the Miramichi, Senator Bryden, has not conducted an economic-impact study. The regional municipality there has a financial structure in place based upon revenues, real and anticipated, from the port. If that changes, what happens to the ports of Miramichi? No economic-impact study has been done, either by the ports there or by the federal authority. I do not think the province has done anything, but I would stand to be corrected. Certainly, we have not heard from them.

By this amendment, we are trying to make sure that there is an open and transparent process, and a continuing awareness of the impact on these areas of any significant change in federal contribution. It is not there now. We believe that the bill should not be proclaimed until such time as there is a full economic-impact study done with respect to all of these ports. Many of them will not need one. A lot of ports up for divestiture have comfortable resting places to go home to.

Bayside is well along in negotiations with the department with respect to the future of the port there. However, by and large, this is just simply not true.

The taxpayers' investment in these lands is a very real investment, and it is huge. It is gigantic. We do nothing to protect it. We do nothing to ensure transparency. We do nothing to protect against potential abuse. The abuse is there. We have heard it from more than one witness in front of us recently. The fear is that someone goes in — the devil — and develops the port not for the shipment of goods, but rather to develop the port and the land into condominiums, commercial and retail outlets and other non-port or port-related activities, and reap the benefit.

Consider the Port of Toronto. I would draw it to anyone's attention who wants to know the magnitude of this problem. Look at the discourse, the dialogue and the debate that is going on with respect to the Toronto Harbour Commission. The City of Toronto, the Government of Ontario, and the poor feds are caught in the middle here in Ottawa.

I do not want senators to treat it lightly. There is no accounting procedure. There is no transparency. It is to be regretted. I am glad that we on this side do regret it.

I wish that Senator Bryden, in his letter, could indicate to the minister the seriousness of the need for economic-impact studies. I would throw in as well the whole question of other studies that should be done, such as environmental assessment, but we will get to it eventually.

**Senator Johnson:** I agree with my colleague, of course, but one of the other reasons for being adamant about this particular clause is that up to 600 small harbours and ports around Canada are just beginning to phone around to find out what is happening. I have had several calls myself from people on the Prairies. In terms of the financial impact, no one has any idea what will happen.

Toronto représente un actif immobilier d'une valeur de 1 à 2 milliards de dollars.

Le port situé sur la Miramichi n'a pas fait d'étude d'impact économique, sénateur Bryden. La municipalité régionale a une structure financière en place qui tient compte des recettes réelles et prévues du port. Si cela change, qu'advient-il des ports de la Miramichi? Aucune étude d'impact économique n'a été faite, ni par les ports, ni par l'administration fédérale. Je ne pense pas que la province ait fait quoi que ce soit, mais je me trompe peut-être. En tout cas, elle ne nous a rien dit.

En proposant cet amendement, nous essayons de faire en sorte qu'il y ait un processus ouvert et transparent et qu'on ne perde pas de vue les répercussions de tout changement important dans la contribution fédérale. Cela n'est pas inscrit dans la loi. Nous estimons qu'il ne faudrait pas proclamer ce projet de loi tant qu'une étude d'impact économique complète n'aura pas été faite pour tous ces ports. Un grand nombre d'entre eux n'en auront pas besoin. De nombreux ports qui devraient être aliénés ont leur avenir assuré.

Bayside négocie actuellement avec le ministère pour ce qui est de son avenir. Néanmoins, ce n'est pas vrai pour tout le monde.

Les contribuables ont fait un investissement énorme dans ces immeubles. C'est gigantesque. Nous ne faisons rien pour les protéger. Nous ne faisons rien pour assurer la transparence. Nous ne faisons rien pour nous protéger contre les abus potentiels. Ces abus existent. C'est ce que plusieurs témoins nous ont dit récemment. On craint que quelqu'un — le diable — aménage le port non pas pour le transport de marchandises, mais plutôt en condominiums, en magasins de vente au détail de même que pour d'autres activités portuaires ou non portuaires et empêche les bénéfices.

Prenez le port de Toronto. Je signale cet exemple à l'attention de tous ceux qui veulent saisir l'ampleur du problème. Prenez le discours, le dialogue et le débat qui se déroulent à l'égard de la Commission du port de Toronto. La Ville de Toronto, le gouvernement ontarien et les pauvres fédéraux sont pris entre l'arbre et l'écorce.

Je ne voudrais pas que les sénateurs prennent la situation à la légère. Il n'y a pas de procédure de reddition de comptes. Il n'y a aucune transparence et c'est regrettable. Je me réjouis qu'au moins, de notre côté, nous le déplorions.

J'aimerais que dans sa lettre, le sénateur Bryden indique au ministre à quel point il est nécessaire de faire des études d'impact économique. Il y aurait également d'autres études à réaliser, telles que des évaluations environnementales, mais nous en parlerons plus tard.

**Le sénateur Johnson:** Bien entendu, je suis d'accord avec mon collègue, mais une autre raison pour laquelle il y a lieu de s'alarmer est que nous avons au Canada jusqu'à 600 petits ports qui commencent tout juste à téléphoner un peu partout pour savoir ce qui se passe. J'ai reçu moi-même plusieurs appels de gens des Prairies. Pour ce qui est des conséquences financières, personne n'a la moindre idée de ce qui arrivera.



In your observations and recommendations, Madam Chairman, you say that if the \$125-million port divestiture fund is not sufficient to facilitate the transfer of such ports, the minister will seek necessary, additional funding. I am wondering if we can flag that, especially when it comes to the smaller ports where the communities near these ports will be seriously compromised. Does that observation tie in to what we are talking about here, that you will talk about and insist upon some kind of economic and environment assessment, of course, but also that the impact of this change will be monitored carefully? Will you reiterate that in your remarks, and add environmental to your observation? Is that possible?

**The Chairman:** We will deal with the observations once we finish dealing with the clause-by-clause examination. You can come back with the observations.

**Senator De Bané:** Senator Forrestall's amendment obviously defeats the whole purpose of Part 2 of the bill. Part 2 essentially enables the minister to continue the direct operation of public ports. By stating in his amendment that Part 2 will not come into force unless such and such happens, he is preventing the whole purpose of that section, which is to allow the minister to continue the operation of those ports.

You have heard the minister himself say that the fund of \$125 million will serve, among other things, to do feasibility studies for the different ports that might have a different regime. All that has been taken care of.

For the reason that this amendment would defeat the whole purpose of Part 2, I recommend that it be rejected.

**The Chairman:** It is moved by the Honourable Senator Johnson that Bill C-9 be amended in clause 205 on page 101 by what Senator Johnson has read into the record earlier.

All those in favour? Senators Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge and Forrestall.

All those against? Senators Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané and Perrault.

The amendment is defeated.

Shall clause 205 carry?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Some Hon. Senators:** On division.

**The Chairman:** It is carried on division.

Clause 1 was stood. Shall clause 1 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**Some Hon. Senators:** On division.

**The Chairman:** It is carried on division.

Shall the preamble carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**Some Hon. Senators:** On division.

**The Chairman:** It is carried on division.

Is it agreed that this bill be adopted?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

Dans vos observations et recommandations, madame la présidente, vous dites que si le fonds de 125 millions de dollars pour l'aliénation des ports ne suffit pas à faciliter la cession de ces ports, le ministre cherchera à obtenir les fonds supplémentaires nécessaires. Je me demande s'il ne faut pas insister sur le fait que, surtout dans le cas des petits ports, les localités avoisinantes subiront de graves conséquences négatives. Cette observation est-elle en rapport avec ce dont nous parlons ici et allez-vous insister pour qu'il y ait une évaluation de l'impact économique et environnemental mais aussi sur le fait que les répercussions de ces changements seront surveillées de près? Allez-vous le répéter dans vos observations et y ajouter l'environnement? Est-ce possible?

**La présidente:** Nous parlerons des observations lorsque nous aurons terminé l'étude article par article. Vous pourrez revenir sur les observations ensuite.

**Le sénateur De Bané:** L'amendement du sénateur Forrestall contredit tout le but de la partie 2 du projet de loi. La partie 2 permet au ministre de maintenir l'exploitation directe des ports publics. En disant, dans son amendement, que la partie 2 n'entrera pas en vigueur tant que telle ou telle chose ne sera pas faite, il va à l'encontre du but de cette partie qui est de permettre au ministre de continuer l'exploitation de ces ports.

Vous avez entendu le ministre déclarer lui-même que le fonds de 125 millions de dollars servirait notamment à faire des études de faisabilité pour les différents ports qui pourraient avoir un régime différent. Tout cela a été prévu.

Comme cet amendement irait à l'encontre de tout l'objectif de la partie 2, je recommande qu'il soit rejeté.

**La présidente:** L'honorable sénateur Johnson propose que le projet de loi C-9, à l'article 205, soit modifié conformément au texte qu'elle a lu tout à l'heure.

Tous ceux qui appuient la motion? Les sénateurs Spivak, Johnson, Buchanan, Roberge et Forrestall.

Tous ceux qui s'y opposent? Les sénateurs Adams, Poulin, Fitzpatrick, Bryden, De Bané et Perrault.

L'amendement est rejeté.

L'article 205 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** À la majorité.

**La présidente:** Il est adopté à la majorité.

L'article 1 a été réservé. L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Des voix:** À la majorité.

**La présidente:** Il est adopté à la majorité.

Le préambule est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Des voix:** À la majorité.

**La présidente:** Il est adopté à la majorité.

Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Some Hon. Senators:** On division.

**The Chairman:** It is carried on division.

Is it agreed that we report this bill with observations?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, the amendments have been defeated. It is the intention of senators on this side of the table at third reading to present a minority report setting out our views and setting out the potential detrimental effect of the bill on the ports in Canada, especially the small ports, which are the lifeblood of so many small Canadian communities on our coasts north, east, and west, as well as on our many inland waterways.

Having said that, your statement is fine. Do you want a discussion about it?

**The Chairman:** Regarding the observations, Senator Bryden wished to add something after the third paragraph.

**Senator Bryden:** I believe it regards support from government.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** It is agreed that I report this bill with observations to the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

**Des voix:** À la majorité.

**La présidente:** Il est adopté à la majorité.

Êtes-vous d'accord pour que nous fassions rapport du projet de loi avec des observations?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, les amendements ont été rejetés. Les sénateurs de ce côté-ci ont l'intention de présenter, en troisième lecture, un rapport minoritaire énonçant leurs opinions et décrivant les conséquences négatives potentielles de ce projet de loi pour les ports du Canada. Cela touchera surtout les petits ports, dont dépendent de nombreuses petites localités des côtes Nord, Est et Ouest, ainsi qu'un grand nombre de nos voies navigables.

Cela dit, votre déclaration est satisfaisante. Voulez-vous que nous en discutons?

**La présidente:** Pour ce qui est des observations, le sénateur Bryden voulait ajouter quelque chose après le troisième paragraphe.

**Le sénateur Bryden:** Je crois que c'est au sujet du soutien du gouvernement.

**La présidente:** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport au Sénat de ce projet de loi, avec des observations?

**Des voix:** D'accord.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Mr. Louis Ranger, Assistant Deputy Minister for Policy;  
Mr. Randy Morriss, Director General, Ports Programs and  
Divestiture;  
Mr. Bruce Bowie, Executive Director, Marine Reform;  
Mr. Barrie LePitre, General Counsel, Legal Services.

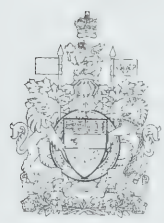
*De Transports Canada:*

M. Louis Ranger, sous-ministre adjoint, Politique;  
M. Randy Morris, directeur général, Programmes portuaires  
et cessions;  
M. Bruce Bowie, directeur exécutif, Réforme de la politique  
maritime;  
M. Barry LePitre, avocat général, Services juridiques.



CAL  
Y019  
-182

Government  
Publications



First Session  
Thirty-sixth Parliament, 1997-98

Première session de la  
trente-sixième législature, 1997-1998

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LISE BACON

*Présidente:*  
L'honorable LISE BACON

Tuesday, June 9, 1998

Le mardi 9 juin 1998

Issue No. 19

Fascicule n° 19

**First and only meeting on:**  
Examination of Bill C-15,  
Canada Shipping Act

**Première et unique réunion concernant:**  
L'étude du projet de loi C-15,  
Loi sur la marine marchande du Canada

INCLUDING:  
THE EIGHTH REPORT OF THE  
COMMITTEE (Bill C-15)  
AND  
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Transportation Safety and Security in Canada)

Y COMPRIS:  
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Projet de loi C-15)  
ET  
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(La sécurité des transports au Canada)

APPEARING:  
The Honourable David Collenette, M.P., P.C.,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:  
L'honorable David Collenette, député, c.p.,  
ministre des Transports

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chairman*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| Adams                         | Mercier        |
| Buchanan, P.C.                | Perrault, P.C. |
| Butts                         | Poulin         |
| Fitzpatrick                   | Roberge        |
| * Graham, P.C. (or Carstairs) | Spivak         |
| Johnson                       |                |
| * Lynch-Staunton              |                |
| (or Kinsella (acting))        |                |

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in membership of the committee:*

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Butts substituted for that of the Honourable Senator De Bané (*June 9, 1998*).

The name of the Honourable Senator Mercier substituted for that of the Honourable Senator Bryden (*May 13, 1998*).

## LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Présidente:* L'honorable Lise Bacon

*Vice-président:* L'honorable J. Michael Forrestall

et

Les honorables sénateurs:

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| Adams                         | Mercier        |
| Buchanan, c.p.                | Perrault, c.p. |
| Butts                         | Poulin         |
| Fitzpatrick                   | Roberge        |
| * Graham, c.p. (ou Carstairs) | Spivak         |
| Johnson                       |                |
| * Lynch-Staunton              |                |
| (ou Kinsella (suppléant))     |                |

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification de la composition du comité:*

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Butts est substitué à celui de l'honorable sénateur De Bané (*le 9 juin 1998*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercier est substitué à celui de l'honorable sénateur Bryden (*le 13 mai 1998*).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, June 3, 1998:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Mercier, seconded by the Honourable Senator Milne, for the second reading of Bill C-15, An Act to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other Acts.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Carstairs moved, seconded by the Honourable Senator Mercier, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Mercier, appuyée par l'honorable sénateur Milne, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carstairs propose, appuyé par l'honorable sénateur Mercier, que le projet de loi soit déféré au comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, June 9, 1998  
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:50 p.m. this day in Room 256-S, the Chairman, the Honourable Senator Bacon, presiding.

*Members of the committee present:* Adams, Bacon, Butts, Fitzpatrick, Forrestall, Johnson, Mercier and Poulin. (8)

*Other senator present:* The Honourable Senator Rompkey.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on June 3, 1998, the committee continued its consideration of Bill C-15, An Act for to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other Acts.

**APPEARING:**

The Honourable David Collenette, M.P., P.C., Minister of Transport

**WITNESSES:***From Transport Canada:*

Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Bud Streeter, Director General, Marine Safety;

Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services.

The witnesses each made a statement and answered questions.

It was agreed — That the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-15.

It was agreed — That Clauses 1 and 2 carry.

It was agreed — That Clauses 3 to 19 carry.

It was agreed — That Clauses 20 to 35 carry.

It was agreed — That this Bill be adopted.

It was agreed — That Bill C-15 be reported to the Senate without amendment.

The Honourable Senator Poulin moved — That the report of the Subcommittee on Transportation Safety be adopted and that the Chairman table the report in the Senate.

After debate — it was resolved in the affirmative.

At 6:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:****PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le mardi 9 juin 1998  
(21)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 50, dans la pièce 256-S, sous la présidence de l'honorable sénateur Bacon, (*présidente*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Butts, Fitzpatrick, Forrestall, Johnson, Mercier et Poulin. (8)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Rompkey.

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officielles du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 3 juin 1998, le comité poursuit son étude du projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

**COMPARAÎT:**

L'honorable David Collenette, député, c.p., ministre des Transports.

**TÉMOINS:***De Transports Canada:*

Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté;

Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime;

Mark Gauthier, avocat-conseil, Services juridiques.

Les témoins font chacun une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-15.

Il est convenu — Que les articles 1 et 2 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 3 à 19 soient adoptés.

Il est convenu — Que les articles 20 à 35 soient adoptés.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté.

Il est convenu — Qu'il soit fait rapport du projet de loi C-15 au Sénat sans amendement.

L'honorable sénateur Poulin propose — Que le rapport du Sous-comité de la sécurité des transports soit adopté et que le président dépose le rapport au Sénat.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

À 18 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Michel Patrice

*Clerk of the Committee*



**REPORTS OF THE COMMITTEE**

WEDNESDAY, June 10, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

**EIGHTH REPORT**

Your committee, to which was referred Bill C-15, An Act to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, June 3, 1998, examined the said Bill and now reports the same without amendment:

Respectfully submitted,

\_\_\_\_\_  
WEDNESDAY, June 10, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

**NINTH REPORT**

Your committee, which was authorized by the Senate on October 29, 1997, to examine and report upon the state of transportation safety and security in Canada, now tables its final report which is appended to this report.

Respectfully submitted,

*La présidente,*

LISE BACON

*Chairman*

**RAPPORTS DU COMITÉ**

Le MERCREDI 10 juin 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

**HUITIÈME RAPPORT**

Votre comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 3 juin 1998, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement:

Respectueusement soumis,

\_\_\_\_\_  
Le MERCREDI 10 juin 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

**NEUVIÈME RAPPORT**

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le 29 octobre 1997 à examiner, pour rapport, l'état de la sécurité des transports au Canada, dépose maintenant son rapport final, qui est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, June 9, 1998

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-15, to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other Acts, met this day at 4:50 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Lise Bacon** (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

**The Chairman:** On our agenda today is Bill C-15, to amend the Canada Shipping Act and to make consequential amendments to other acts.

We welcome to the committee the Honourable David Collenette, Minister of Transport; Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security; Bud Streeter, Director General, Marine Safety; Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services; and Carrie Hunter, Director, Legislation and Regulations, Marine Safety.

Welcome, Mr. Minister, and members of your staff.

**The Honourable David Collenette, PC, MP, Minister of Transport:** It is a pleasure for me to be back here addressing the transport and communications committee. Our experience over the past two or three weeks with respect to Bill C-9 was very positive and we hope that this will prove be the case as well with Bill C-15.

[*English*]

I am pleased to talk about this bill to amend the Canada Shipping Act. It will bring much-needed change to the principal legislation governing the shipping industry. It is the beginning of a two-track overhaul that will deliver an up-to-date, modern statute to benefit the marine sector in Canada, as well as the Canadian public.

The bill is a critical step towards ensuring that the Canadian shipping industry conforms to modern shipping practices and is in tune with technological advancements.

In 1936, the legislation originally came into force, based on 1896 British merchant shipping law. Today, it still contains outdated provisions reflective of its age, such as issuing \$10 fines for being drunk, or giving a ship's master the authority to auction off a dead sailor's belongings. No major overhaul of the statute has ever taken place, and the minor amendments that have been made in the past have never provided the changes that are required. The marine industry deserves better, particularly given the economic contribution it provides, and it has been asking for better.

As you may know, the marine industry operates in an international and domestic environment which provides considerable challenges and opportunities for Canadians.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 9 juin 1998

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 16 h 50, pour en faire l'examen.

**Le sénateur Lise Bacon** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente:** Nous allons étudier aujourd'hui le projet de loi C-15, modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

Nous avons comme témoins aujourd'hui l'honorable David Collenette, ministre des Transports; M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté; M. Bud Streeter, directeur général, sécurité maritime; M. Mark Gauthier, avocat conseil, Services juridiques et Mme Carrie Hunter, directrice, programmes de la sécurité maritime et de l'environnement.

Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur le ministre ainsi qu'aux membres de votre entourage.

**L'honorable David Collenette, c.p., député, ministre des Transports:** C'est un plaisir de revenir m'entretenir avec vous au comité des transports et des communications. L'expérience des deux ou trois dernières semaines a été très bonne en ce qui concerne le projet de loi C-9, j'espère que ce sera également le cas pour le projet de loi C-15.

[*Traduction*]

C'est avec plaisir que je viens vous entretenir du projet de loi à l'étude, qui vise à modifier la Loi sur la marine marchande. Il apportera des changements forts nécessaires à la loi principale qui régit l'industrie du transport maritime. Il s'agit du début d'une réforme à deux volets en vue d'adopter une loi à jour et moderne qui profitera au secteur privé du Canada ainsi qu'aux Canadiens.

Le projet de loi représente une étape cruciale pour garantir que l'industrie du transport maritime canadienne se conformera à des pratiques de transport maritime modernes et demeurera au fait des progrès technologiques.

La version originale de 1936 de la Loi sur la marine marchande du Canada était modelée sur la loi britannique, c'est-à-dire sur la British Merchant Shipping Law de 1896. La loi actuellement en vigueur comporte encore des anachronismes comme l'imposition d'une amende de 10 \$ pour ivresse ou le pouvoir qu'a le capitaine de vendre aux enchères les effets personnels d'un marin décédé. La loi n'a jamais été remaniée en profondeur, et les légères modifications effectuées jusqu'ici n'ont jamais donné lieu aux changements qui s'imposaient. L'industrie maritime mérite mieux que cela et elle réclame des améliorations, surtout à la lumière de sa contribution à l'économie.

Comme vous le savez peut-être, l'industrie maritime évolue dans un contexte international et national qui pose autant de défis qu'il offre de possibilités aux Canadiens.



The industry and related services employ more than 400,000 Canadians, and contribute more than \$20 billion to our gross domestic product. Every workday, 2.3 million tonnes of freight are on the move in Canada.

[Translation]

Also, our latest figures show that movement of international cargo is on the rise and is currently at an all-time high. A substantial amount of work has been done in an effort to modernize the national transportation system to meet the demands of a global market-place and prepare this sector for the 21st century.

In order to achieve these objectives, the government has pursued a number of initiatives in all modes, particularly in the area of streamlining regulations and legislation.

It will become increasingly difficult for Canada to compete in the international market unless we pursue transportation policies that are consistent with other nations with whom we trade and compete. This is a significant reality for the shipping industry.

When we look at many of our counterparts, who also derived their shipping legislation from the same British origins as Canada, such as Australia and New Zealand, we see they have already enacted significant amendments to their legislation.

[English]

The complete reform of the Canada Shipping Act is being undertaken with the following three goals in mind:

First, to simplify the legislation by replacing outdated terminology, using plainer language, harmonizing with other regimes, and taking out excessively prescriptive details.

Second, to make the act consistent with federal regulatory policies. These policies reduce reliance on regulations, and permit alternative approaches such as compliance agreements, performance standards, and voluntary industry codes, and are much more consistent with today's regulatory practices.

Third, to contribute to the economic performance of the marine industry by reducing prescriptive elements and the administrative burden imposed by current legislation. Industry will have increased flexibility in maintaining the travelling public's safety.

[Translation]

Our determination to reform the Canada Shipping Act is heavily influenced by industry's continued support for modern shipping legislation. Previous attempts to revitalize this legislation during the 1970s were protracted and did not accomplish the necessary changes. With industry support, the government cannot help but succeed in making these essential changes. The marine industry has been providing ongoing input and support for this initiative. Their feedback during consultations not only helped direct this project but will also go a long way in ensuring the success of this Bill.

L'industrie et les services connexes emploient plus de 400 000 Canadiens et contribuent plus de 20 milliards de dollars à notre produit intérieur brut. Chaque jour ouvrable, 2,3 millions de tonnes de marchandises sont en déplacement au Canada.

[Français]

De plus, selon des données récentes, l'activité de transport international de marchandises est à la hausse et bat présentement tous les records. Une tâche importante a été réalisée pour moderniser le réseau national de transport en réponse à la demande du marché mondial et pour préparer ce secteur à relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement a mené à bien plusieurs initiatives dans tous les modes, en particulier pour simplifier les règlements et les lois.

Le Canada aura de la difficulté à conserver sa place sur le marché international si nos politiques de transport ne correspondent pas à celles des pays avec lesquels nous commerçons. C'est une réalité que l'industrie du transport maritime ne peut ignorer.

Nombre de pays qui sont dotés de lois maritimes ayant les mêmes origines britanniques que les nôtres — comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande — ont déjà apporté d'importantes modifications à leurs lois.

[Traduction]

La refonte complète de la Loi sur la marine marchande gravite autour de trois grands objectifs.

Tout d'abord, elle vise à simplifier la loi en modernisant sa terminologie désuète, en utilisant un langage plus clair, en l'harmonisant avec d'autres régimes et en éliminant les détails excessivement prescriptifs qu'elle contient.

Ensuite, elle cherche à aligner la loi sur la politique de réglementation du gouvernement fédéral selon laquelle il faut réduire le recours à la réglementation en permettant de faire appel à d'autres instruments, comme les accords de conformité, les normes de rendement et les codes d'application volontaire au sein de l'industrie. De plus, elle correspond beaucoup plus aux pratiques de réglementation modernes.

Enfin, par cette réforme, on veut contribuer au rendement économique de l'industrie maritime. La réduction des prescriptions et du fardeau administratif imposé par la loi en vigueur laissera à l'industrie une plus grande latitude pour assurer la sécurité des voyageurs.

[Français]

La volonté du ministère de réaliser la réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada est fortement influencée par le besoin de l'industrie à l'égard d'une législation maritime moderne. Les efforts menés dans les années 1970 en vue de modifier cette loi se sont prolongés et n'ont pas abouti. Grâce au soutien de l'industrie, le gouvernement réussira à apporter ces modifications essentielles. L'industrie maritime a donné un apport et un soutien constants pour ce projet. Elle a contribué à diriger ce projet par ses observations tout au long des consultations et elle garantira aussi son succès.

As I mentioned earlier, our approach to reform involves two tracks. The first track has evolved into this Bill, C-15, and enables us to achieve desired changes by adding a new introduction to the act and updating Part 1 which primarily deals with ship registration and ownership.

A new introduction to the Canada Shipping Act will modernize the statute and provide direction and focus for the remainder of the legislation.

[English]

The proposed introduction does clarify basic ministerial responsibilities, reflecting the reorganization of the Department of Fisheries and Oceans and Transport Canada. It also provides umbrella authorities for consulting with stakeholders, issuing directives, and responding to emergency marine situations.

A new preamble will make the Canada Shipping Act simpler and easier to understand. I have had the opportunity to meet with many stakeholders, and I have learned that it is the marine community itself that requested that the Canada Shipping Act contain a preamble which states up-front the overall objectives of the act, as is often done with other pieces of modern legislation.

The proposed amendments in this bill will, for the first time, allow a ship to be registered in Canada in the name of a foreign corporation, on condition that the corporation has a real presence in Canada. This may be accomplished if the corporation has a subsidiary or a branch office in Canada, or if there is a ship management company in Canada. This reflects modern shipping practices, and provides more flexibility to the international shipping industry. Allowing foreign corporations to be placed on our register could result in more ships under the Canadian flag, and consequently more employment opportunities for Canadians.

[Translation]

As well, proposed amendments will modernize the Canadian ship registration system by allowing for the introduction of an electronic ship registry system, which can be more easily maintained. This is a tangible improvement from the current paper log system.

Some urgent amendments from the former Bill C-73 have also been incorporated due to the need to implement these changes expeditiously. For example, amendments have been made to the Quebec harbour pilot's pension plan.

In recent years there has been an extensive overhaul of the administration of pension plans. One plan not affected by this overhaul was the pension fund administered by the Corporation of Pilots for and below the Harbour of Quebec. This initiative will bring some recognition to this plan and improve the protection of rights for its members.

These changes will make affected pensioners subject to recent legislative initiatives rather than rules which pre-date

Comme je l'ai mentionné plus tôt, cette réforme comprend deux volets. Le premier volet a donné lieu au projet de loi C-15. Il permet d'apporter les changements souhaités par l'ajout d'une nouvelle introduction à la loi et la mise à jour de la Partie I. Cette Partie porte principalement sur l'immatriculation et la propriété des navires.

La nouvelle introduction de la Loi sur la marine marchande du Canada vise à moderniser la loi et à fournir une orientation ainsi qu'un cadre général au reste de la loi.

[Traduction]

L'introduction projetée précise les responsabilités de base des ministres en fonction de la réorganisation du ministère des Pêches et des Océans et de Transports Canada. En outre, elle confirme des pouvoirs généraux qui permettent de consulter les intervenants, de publier des directives et d'intervenir dans des situations d'urgence maritime.

Un nouveau préambule simplifiera la Loi sur la marine marchande du Canada et en facilitera la compréhension. J'ai eu l'occasion de rencontrer de nombreux intervenants. Ainsi, j'ai appris que c'est la collectivité maritime elle-même qui a demandé que soit ajouté à la loi un préambule qui en préciserait au départ les objectifs généraux, comme cela se fait souvent dans d'autres lois contemporaines.

Pour la première fois, les modifications projetées permettront d'immatriculer un navire au Canada sous le nom d'une société étrangère, à la condition que cette société ait une présence réelle au Canada. Cette présence peut prendre la forme d'une filiale ou d'un bureau auxiliaire au Canada, ou encore d'une société de gestion des navires ayant son siège au Canada. Cela est conforme aux pratiques modernes qui ont cours dans le secteur du transport maritime et confère une souplesse accrue à l'industrie du transport maritime international. Le fait d'autoriser des sociétés étrangères à figurer sur notre registre pourrait accroître le nombre de navires battant pavillon canadien et, partant, aider à créer de l'emploi pour les Canadiens.

[Français]

De plus, les modifications proposées moderniseront le système canadien d'immatriculation des navires. Cette modernisation permettra l'adoption d'un registre électronique des navires dont la tenue à jour sera plus facile. Il s'agit d'une amélioration au système de registre manuel existant.

Les modifications urgentes de l'ancien projet de loi C-73 ont également été incorporées, étant donné la nécessité de les adopter rapidement. Par exemple, des modifications ont été apportées au régime de pension des pilotes du port de Québec.

L'administration des régimes de pension a été considérablement remaniée ces dernières années. La réforme n'a cependant pas touché le régime de pension administré par la corporation des pilotes du port de Québec et des pilotes en aval de ce port. Le projet envisagé soulignera le caractère officiel du régime et protégera mieux les droits des membres.

Les bénéficiaires pourront profiter de mesures législatives récentes et ne seront pas soumis à des règles antérieures à la



Confederation. It will also improve the Corporation's ability to manage the pension fund.

[English]

To summarize, the changes in this bill begin the modernization and streamlining of a statute that is much in need of an overhaul to eliminate confusion and to reduce its complexity.

This two-track approach is a beneficial way to proceed, as it shows immediate progress on reforms in the first track, while allowing departmental officials to maintain the momentum in completing the second track of reform. This approach has been taken to demonstrate the government's interest, and its competence to make quick, genuine and responsive progress. Transport Canada's legislative initiatives remain consistent with the overall federal transportation framework, which emphasizes a national vision of safety, security, efficiency and environmental responsibility. These are the changes that I would like your support in realizing.

It is my belief that Bill C-15 will help ensure that Canada's shipping industry has the necessary tools to operate effectively in the 21st century.

I do have my officials present. This is a much more technical bill than Bill C-9, so I will be leaning on them more, because they are truly the experts.

**Senator Forrestall:** I hate to go back to those days in the 1970s when we previously attempted to do something about this. I would not wish to suggest that the administration then was more inept than it is today. In any event, I suspect that you will get your wishes today, although you could not get them 20 years ago.

The different approach in the rewriting of the Canada Shipping Act is welcome. The minister pointed out that when it is finished it will make a plausible, readable, and understandable statement. Whether it is right or wrong remains to be tested. Whether it will serve the ministry, as the minister hopes, remains to be seen. It must be put to work and tested. We already know that serious questions ought to be addressed in a number of areas. Frankly, there is not much public interest in this bill. I do not believe that is because it is a technical bill. It is more likely because people do not tend to think of the Canadian shipping industry, because we do not have one.

You talk about the billions of tonnes of goods moving around the country, and the fact that 400,000 people are employed in the industry. They are moving freight, no doubt about that, but trucks and trains are working on the waterfront and working on deliveries. These people are not on ships, moving goods and materials around between Canadian ports. There is some bulk movement on the St. Lawrence River. There is some bulk movement out on the West Coast. However, we do not have a Canadian merchant marine.

Confédération. Ces modifications permettront aussi de mieux gérer le fonds de retraite.

[Traduction]

Bref, les modifications projetées amorceront la modernisation et la simplification d'une loi qu'il faut absolument refondre et auront pour effet d'éliminer la confusion qu'elle engendre et de réduire sa complexité.

Cette double approche est avantageuse, en ce sens qu'elle rend compte, au premier volet, des progrès immédiats tout en permettant aux fonctionnaires du ministère de poursuivre sur cette lancée au second volet de la réforme. Le gouvernement a opté pour cette approche afin de montrer qu'il veut vraiment faire des progrès rapides, véritables et adaptés aux besoins et qu'il en a la compétence. Les projets de loi de Transports Canada demeurent conformes au cadre général du gouvernement fédéral en matière de transport, lequel fait ressortir une vision nationale de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de responsabilité environnementale. Ce sont là les changements que j'aimerais apporter avec votre appui.

Je crois fermement que le projet de loi C-15 fournirait à l'industrie canadienne du transport maritime les outils dont elle a besoin pour fonctionner efficacement au XXI<sup>e</sup> siècle.

Les hauts fonctionnaires du ministère m'accompagnent aujourd'hui. Le projet de loi est de nature beaucoup plus technique que le projet de loi C-9. Je m'en remettrai donc plus souvent à eux pour donner des explications, car ce sont eux les véritables experts.

**Le sénateur Forrestall:** Je déteste faire un retour en arrière, jusqu'à cette période des années 70 où nous avions essayé de faire quelque chose à ce sujet. Je ne veux pas laisser entendre que l'administration d'alors était plus inepte que celle d'aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, je soupçonne que vos souhaits se réaliseront aujourd'hui, même si cela avait été impossible, il y a 20 ans.

C'est avec plaisir que j'accueille la nouvelle approche adoptée pour refondre la Loi sur la marine marchande du Canada. Le ministre a souligné que, lorsque la refonte sera terminée, la loi représentera un énoncé plausible, facile à comprendre et à lire. Reste à voir si elle est bonne ou pas. Il n'est pas garanti qu'elle facilitera la tâche au ministère, comme l'espère le ministre. Il faudra d'abord en faire l'essai. Nous savons tous déjà qu'il faudrait régler deux points importants à certains égards. À franchement parler, le grand public ne manifeste pas beaucoup d'intérêt pour ce projet de loi. Je ne crois pas que ce soit à cause de sa nature technique. C'est plus probablement qu'on n'a pas tendance à se poser des questions au sujet de l'industrie du transport maritime canadienne, parce qu'il n'en existe pas ici.

Vous avez parlé de milliards de tonnes de marchandises en déplacement au pays et mentionné que l'industrie employait 400 000 travailleurs. Ces travailleurs déplacent des marchandises, sans conteste, mais ce sont les camions et les trains qui roulent sur les quais et qui effectuent les livraisons. Ces travailleurs ne sont pas à bord de navire en train de déplacer des biens et des matériaux d'un port canadien à un autre. Il s'effectue effectivement du transport en vrac sur le Saint-Laurent et, jusque dans une certaine mesure, sur la côte ouest. Toutefois, il n'y a pas de marine marchande au Canada.

This leads me to my first serious concern. The authority of the bill will allow foreign-built ships to sail under the Canadian flag. This might have some merit. Is there a *quid pro quo*? That is, if you wish to come into our country will you do your repair work in our yards? The bill is silent on this matter.

As the minister will recall, this was a matter of great concern. When you stop to think about it, it has wide ramifications. The government of the day could be leaving itself open to political pressures that could lead to the establishment of a Canadian flag of convenience for tax purposes. In any event, that is a concern that we have.

Any gain in this immediate area has to do with the crewing. Your language would suggest that this will open up doors for Canadian seamen. I would think that it would; I would hope that it would.

Perhaps your colleague, the immigration minister, was not aware of what is happening, but somehow directions were ordered a week ago that struck fear into the hearts of Canadian seamen about being able to participate in the offshore oil patch and gas patch. We need a definitive answer to that, and I am sure that there is one. I hope that it was an oversight. When people start talking about having one practice prevail over another, we sit up and take notice.

Those are my three distinct questions in that one area. I would appreciate it very much if you could address those.

**Mr. Collette:** I will let my officials help me out on this, but the act before us is about safety. I do not feel it is an appropriate place to talk about ship building or ship building policy, although I know that you have an interest in this particular area. That is really something which Minister Manley deals with in the Department of Industry and, of course, the Department of Finance also deals with. Those departments and the Department of International Trade work with the ship building industry to address their concerns.

One key element of this bill is the ability of foreign owned companies to have a real presence of Canada. They will be able to register their ships here, and this is aimed at fostering the desire of companies to register their ships in Canada. This will promote the industry and create other economic benefits for Canada and Canadians. It is not a subject which we should examine in further detail, because it really is industrial policy.

We are committed to maintaining high standards for safety and crewing, which eliminates the possibility that we will ever be considered a flag of convenience. Foreign nationals who register a ship in Canada will be subject to the same requirements as a Canadian-owned ship. I may be a little out of line here, but I draw attention to the *Atlantis Two*, the ship out in the Port of Vancouver. That situation shows that our own shipping standards are being enforced, and properly so.

Vous comprendrez donc ma principale source de préoccupation. Aux termes du projet de loi, les navires de propriété étrangère pourront battre pavillon canadien. L'idée a peut-être du mérite. Existe-t-il une contrepartie? Par là, je veux dire que, si vous souhaitez battre pavillon canadien, effectuerez-vous les réparations dans nos chantiers? Il n'en est pas question dans le projet de loi.

Le ministre se rappellera qu'il s'agissait à l'époque d'une question très préoccupante. Si l'on y réfléchit, on se rend compte qu'elle a de multiples conséquences. Le gouvernement du jour pourrait s'exposer à des pressions politiques en vue de créer un pavillon canadien de complaisance à des fins fiscales. Quoi qu'il en soit, c'est une de nos préoccupations.

L'avantage immédiat serait la dotation en équipages. D'après ce que vous avez dit, la réforme de la loi devrait déboucher sur des possibilités d'emploi pour les marins canadiens. J'y compte bien — du moins je l'espère.

Le ministre de l'Immigration, votre collègue, n'était peut-être pas au courant de la situation, mais la semaine dernière, il a émis des directives qui ont donné des sueurs froides aux marins canadiens, qui craignent de ne pas pouvoir profiter de l'exploitation du pétrole et du gaz au large des côtes. Nous avons besoin d'une réponse catégorique à cet égard, et je suis sûr que cette réponse existe. J'espère que c'est un oubli. Quand on commence à parler de faire primer une pratique sur une autre, soyez sûr que nous tendons l'oreille.

Voilà les trois questions que je tenais à vous poser dans ce domaine. J'aimerais beaucoup que vous y répondiez.

**M. Collette:** Il faudra que les fonctionnaires m'aident à répondre. Cependant, je puis vous dire que la loi à l'étude concerne la sécurité. Elle n'a pas de rapport avec la construction navale ou la politique relative à la construction de navires, bien que je sache que ce domaine particulier vous intéresse. En réalité, ces questions sont du ressort du ministre de l'Industrie, M. Manley, et, naturellement, du ministre des Finances. Ce sont ces ministères, plus le ministère du Commerce international, qui travaillent de concert avec l'industrie de la construction navale à régler ces questions.

Un élément clé du projet de loi à l'étude est la possibilité, pour les sociétés étrangères, d'avoir une présence réelle au Canada. Elles pourront immatriculer leurs navires ici. Par là, on cherche à les encourager à immatriculer leurs bâtiments au Canada. Cela favorisera l'industrie et rapportera d'autres avantages économiques au Canada et aux Canadiens. Ce n'est pas un sujet qui mérite une analyse fouillée parce qu'il relève en réalité de la politique industrielle.

Nous nous sommes engagés à maintenir des normes élevées de sécurité et de dotation en équipage, ce qui élimine la possibilité que le drapeau canadien devienne un pavillon de complaisance. Les armateurs étrangers qui immatriculent un navire au Canada seront soumis aux mêmes exigences que les armateurs canadiens. Je déroge peut-être à la règle ici, mais j'attire votre attention sur l'*Atlantis Two*, ce navire arrimé dans le port de Vancouver. Il montre bien que nous appliquons nos normes et que nous le faisons bien.



Canada showed leadership at the recent Port State Control conference in Vancouver, where we brought together the members of the Tokyo and Paris MOUs to work for greater harmony in international shipping standards. The situation of the *Atlantis Two* bears witness to the good work done by our department in this regard. You may have seen some television reports on that. We will be auctioning off the ship to help discharge the company's obligations to pay the crew to send them back home. They have been stranded in Vancouver for eight or nine months.

In the same way that the question was somewhat eclectic, the answer is equally eclectic, but I hope I have answered some of your points.

Perhaps Mr. Streeter will address the question on immigration.

**Mr. Bud Streeter, Director General, Marine Safety, Transport Canada:** The issue to which you refer relates to the recent decision to permit foreign national crews to continue to operate on foreign registered vessels outside of the 12-mile limit. Internationally, we only have the right to impose Canadian requirements, including Canadian operations within the 12-mile limit.

There are offset agreements which impact on the offshore. We are presently working with the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board and our colleagues in Immigration Canada to really assess the impact of that decision and whether or not the board, which has the overriding authority on that, will in fact accept it.

**Senator Forrestall:** Minister, I am afraid you did not answer the question.

Up until now, Canadian seamen had been involved in the offshore where there was need for what we used to call specialty ships — heavy-anchor, moving, supply ships. One or two ships from the offshore had foreign crews. They came in, did a job, and left. They did not ply the trade. I know something about it, because my eldest son spent 10 years of his life out there.

My concern goes farther than that. I am concerned that we will lose control. If someone from Brazil can, very efficiently and cheaply, bring a Brazilian-registered vessel and crew into Canadian waters to do Canadian business, how long will a Canadian-registered vessel last? They just cannot compete. There is no way that they can compete. We will be losing business.

That may be an extreme example, but how do we protect against that?

**Mr. Streeter:** The operation of the offshore sector off the East Coast of Canada is due to intergovernmental agreements within the responsibility of the provinces, the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board, and the Canada-Newfoundland

Le Canada a fait preuve d'initiative, lors de la récente conférence des États portuaires qui a eu lieu à Vancouver et où étaient réunies les parties au protocole d'entente de Tokyo et de Paris en vue d'harmoniser davantage les normes internationales en matière de transport maritime. La situation de l'*Atlantis Two* témoigne de l'excellent travail fait par notre ministère à cet égard. Vous avez peut-être vu des reportages à la télévision à ce sujet. Nous vendrons le navire aux enchères en vue d'aider l'armateur à s'acquitter de ses obligations à l'égard de l'équipage, c'est-à-dire de payer à tous ses membres le voyage de retour au foyer. Les membres de l'équipage sont en effet coincés à Vancouver depuis huit ou neuf mois.

Ma réponse est aussi éclectique que votre question, mais j'espère tout de même avoir répondu à certaines de vos interrogations.

M. Streeter peut peut-être vous parler d'immigration.

**M. Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada:** La question à laquelle vous faites allusion concerne la décision prise récemment de permettre à des équipages composés de ressortissants étrangers de continuer à travailler sur des navires battant pavillon étranger à l'extérieur de la limite de 12 milles. Sur le plan international, nous avons uniquement le droit d'imposer les exigences canadiennes, y compris celles d'exiger un équipage canadien, dans la limite des 12 milles.

Il existe des accords compensatoires qui ont une influence sur ce qui se passe au large des côtes. Nous travaillons actuellement avec le Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board et nos collègues d'Immigration Canada à faire une véritable évaluation de l'impact de cette décision et à décider si l'office, dont l'autorité prime ici, l'appliquera.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le ministre, je crains que vous n'ayez pas répondu à la question.

Jusqu'ici, les marins canadiens travaillaient sur des navires hauturiers lorsqu'on avait besoin de ce que nous appelons des navires à usage spécial — des bâtiments à l'ancre lourde, les navires qui servent à déplacer du matériel, les navires de ravitaillement. Un ou deux bâtiments étrangers avaient des équipages étrangers. Ils sont venus ici, ont fait leur travail, puis sont repartis. Ils ne sont pas venus nous enlever des emplois. J'en sais quelque chose, parce que mon fils aîné a passé dix années là-bas.

Ma préoccupation a une source encore plus profonde. Je crains que nous ne perdions le contrôle. Si un armateur brésilien peut, avec beaucoup d'efficacité et à bon prix, faire venir un navire battant pavillon brésilien dans les eaux canadiennes pour faire des affaires au Canada, combien de temps durera le navire battant pavillon canadien? La concurrence est impossible. Nous perdrons des clients.

C'est peut-être un exemple extrême, mais comment nous protégeons-nous contre cela?

**M. Streeter:** L'exploitation du secteur au large de la côte est du Canada est due à des ententes intergouvernementales relevant des provinces, du Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board et de l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.

Offshore Petroleum Board. The crewing of foreign vessels operating in that zone is an issue on which quite frankly, they are to take the lead.

In terms of the safety aspect in this act, our mandate is vessels involved in cabotage — which is trade between two Canadian ports — and vessels registered in Canada. In all cases, if vessels are registered in Canada or if they are operating in the cabotage trade, they must meet our safety standards. The application of our standards in the offshore is a matter of a memorandum of understanding signed by the federal government and provincial governments, and we act in that matter as technical advisors. As I said, we have been working with the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board in this case to determine what that impact is.

In this case, the vessels in question will be temporary vessels. They will be in for short periods of time to do further seismic surveys, as a result of the awarding of recent tracts of exploration contracts.

**Senator Forrestall:** I know that was a specific case where Canadian crews would just not be able to find jobs.

**Mr. Streeter:** That was the decision last Friday. The minister said clearly that, if the vehicle is registered in Canada, irrespective of where the ownership is, it must meet Canadian manning and safety standards. We are not compromising that in any way in Bill C-15.

**Senator Forrestall:** What about a ship that is built in a very inexpensive country, labour-wise, coming and making application to be allowed into Canada? From a capital point of view, how does a ship built in Canada compete? When it costs us \$40 million to build a ship, and it costs someone else \$18 or \$20 million to build the same vessel, something is wrong. We will not tax them away. There is no *quid pro quo*. That is, we do not say: "We will let you come in if you do two of your next three major lifts in a Canadian shipyard. You can go offshore for one, but come back for two out of three." That is a *quid pro quo*. There is none of that. There is no protection for Canadian jobs. If we give it away now, we will never get it back. It will be lost to us.

The minister now has an opportunity to make a very clear statement — an unequivocal statement — that Canadian jobs will be protected, and that Canadian seamen will be protected. Further, any vessel allowed Canadian registry for the purposes of competing for business in Canada will meet every safety standard, and will be crewed according to Canadian law. It will also be subject to Canadian labour standards, provincial laws, labour laws, and federal labour laws — where either or both might be applicable — and so on. In the absence of such provisions, there is quite a bit of fear among some of these men and women who work in this field.

En toute franchise, c'est à eux de prendre l'initiative et de voir aux équipages des navires étrangers circulant dans cette zone.

Pour ce qui est de l'élément Sécurité de la loi à l'étude, notre mandat concerne les navires qui font du cabotage, c'est-à-dire du commerce entre deux ports canadiens, et les navires immatriculés au Canada. Si les navires battent pavillon canadien ou s'ils font du cabotage, il faut toujours qu'ils satisfassent à nos normes de sécurité. L'application de nos normes en haute mer relève d'un protocole d'entente signé par le gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux. Notre rôle consiste à servir de conseiller technique. Comme je l'ai dit, nous travaillons avec le Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board dans ce cas-ci pour en déterminer l'impact.

Dans le projet de loi à l'étude, les navires en question seront des navires de passage. Ils pénétreront dans nos eaux pour de courtes périodes afin d'effectuer d'autres relevés sismiques, suite à l'adjudication, récemment, de contrats d'exploration.

**Le sénateur Forrestall:** Je sais que c'était un cas précis où les équipages canadiens étaient tout simplement incapables de se trouver de l'emploi.

**M. Streeter:** C'est la décision qui a été rendue vendredi dernier. Le ministre a clairement affirmé que, si le navire est immatriculé au Canada, quel qu'en soit le propriétaire, il faut qu'il satisfasse aux normes de dotation en équipage et de sécurité canadiennes. Le projet de loi C-15 ne compromet nullement l'application de ces normes.

**Le sénateur Forrestall:** Qu'arrive-t-il au navire qui est construit dans un pays où la main-d'oeuvre est très bon marché et qui demande l'autorisation de circuler dans nos eaux? Sur le strict plan des immobilisations, comment un navire construit au Canada est-il censé lui faire concurrence? Quand la construction d'un navire coûte 40 millions de dollars ici et qu'elle coûte entre 18 ou 20 millions de dollars ailleurs, quelque chose cloche. Ce n'est pas à coup d'impôts que nous ne les empêcherons pas de venir ici. Il n'y a pas de contrepartie. Nous ne disons pas: «Nous vous laisserons pénétrer dans nos eaux si vous faites effectuer deux de vos trois prochains radoubs dans un chantier naval canadien. Vous pouvez en faire faire un à l'étranger, mais il faudra que les deux autres soient faits ici». Ça, c'est une contrepartie. Je n'y vois rien de tout cela. On ne protège pas les emplois canadiens. Si nous cédon's aujourd'hui, nous ne pourrions plus revenir en arrière. Ce sera une perte pour le Canada.

Le ministre a maintenant la possibilité de faire une déclaration très claire, sans équivoque, de dire que les emplois canadiens, tout comme les marins canadiens, seront protégés. De plus, tout navire autorisé à s'immatriculer au Canada pour livrer concurrence ici au Canada devra satisfaire à toutes les normes de sécurité et être doté en équipages selon la loi canadienne. Il devra aussi respecter les normes du travail canadiennes, les lois provinciales, les lois concernant la main-d'oeuvre et les lois du travail fédérales — quand l'un ou l'autre ou encore les deux s'appliquent, et tout le reste. En l'absence de pareilles dispositions, les travailleurs et travailleuses de ce domaine sont très inquiets.



We still have about 3,700 registered members in the Seafarers' International Union of Canada. Throw in the guild and the others, we still have 4,000 or 5,000 men or women in this industry, although that figure was 7,000 or 8,000 less than 10 years ago. We would not want to lose those jobs. We could crunch some numbers. We had a very attractive proposition in the 1970s.

The concerns are there. I would hope that you would make some very firm statements that, if something works negatively that way, you would consider mending it. This could be done in an omnibus bill, if it is not possible to do so before then, and could reach back and correct some of the difficulties.

**Mr. Collenette:** Senators, we will take that as a representation, and we look forward to discussing it further with you when we come back with Part II.

**Senator Forrestall:** You will not give me that assurance, however.

**Mr. Collenette:** I would like to have the benefit of a better discussion with my colleagues. There is not an unwillingness to move in that direction.

**Senator Forrestall:** I am looking for an assurance to Canadian seamen and seafarers that their jobs are not at stake, and that no action by this or any government will place them in jeopardy.

**Mr. Collenette:** We are not in the business of trying to restrict job building.

**Senator Forrestall:** We never are, but those are consequences.

**Mr. Streeter:** Senator, there nothing in Bill C-15 that implies that we are opening up Canadian-owned ships to foreign crews. We have the support of the unions that we mentioned for these tranches. We are discussing personnel requirements as part of tranche two; the second slice of this amendment to which the minister referred. We are having wide-ranging consultations with more than 500 industry associations. We will be pleased to address the issue again during the tranche two discussions.

**Mr. Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada:** Honourable senators, in terms of your concerns, a foreign-owned vessel coming into Canada under a Canadian flag will need to meet the high safety standards of the current vessel and crewing rules. As Mr. Streeter said, we are not opening up the register, and the Canadian flag is not a flag of convenience.

**Senator Forrestall:** You both know as well as I do that the owner of the vessel will insist on a captain — from the United Kingdom, for example — because that person has served on the vessel before. After that, the chief engineer, the second engineer, the pump man, the boatswain's mate, and the chief mate are all mentioned. Pretty soon no jobs are left for Canadians.

Le Syndicat international des marins canadiens compte encore 3 700 membres en règle environ. Ajoutez les autres organismes de représentation, et vous aurez un total de 4 000 ou de 5 000 hommes et femmes qui travaillent dans cette industrie, même si c'est 7 000 ou 8 000 de moins qu'il y a 10 ans. Nous ne voulons pas perdre ces emplois. Nous pourrions faire des calculs. Une proposition très intéressante avait été faite dans les années 70.

Les préoccupations sont réelles. J'avais espéré que vous feriez des déclarations très fermes établissant que, si une disposition a un effet négatif sur ce plan, vous envisageriez la possibilité de la modifier dans le cadre d'un projet de loi omnibus, s'il est impossible de le faire auparavant, et de lui donner un effet rétroactif en vue d'aplanir certaines difficultés.

**M. Collenette:** Sénateurs, nous prenons note de vos observations et espérons en discuter plus longuement avec vous quand nous présenterons le deuxième volet de la réforme.

**Le sénateur Forrestall:** Mais vous ne me donnerez pas d'assurance à ce sujet.

**M. Collenette:** J'aimerais pouvoir en discuter davantage avec mes collègues. Je ne rejette pas cette possibilité.

**Le sénateur Forrestall:** Je veux offrir aux marins canadiens l'assurance que leurs emplois ne sont pas en jeu et qu'aucune mesure prise par le présent gouvernement ou un autre gouvernement ne pourra les compromettre.

**M. Collenette:** Nous ne sommes pas là pour essayer de limiter la création d'emplois.

**Le sénateur Forrestall:** Évidemment, mais c'est ce qui va arriver.

**M. Streeter:** Sénateur, il n'y a rien dans le projet de loi C-15 qui suppose que les équipages canadiens auront un accès facile aux bateaux canadiens. Nous avons l'appui des syndicats, comme nous l'avons dit, pour la réalisation de ces réformes. Il sera question des besoins relatifs au personnel dans le deuxième volet de la réforme, dont le ministre a parlé. Nous avons engagé de vastes consultations avec plus de 500 associations de l'industrie. Nous serons heureux de rediscuter du problème quand nous en serons au deuxième volet de la réforme.

**M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada:** Honorables sénateurs, un bateau étranger battant pavillon canadien devra répondre aux normes de sécurité sévères en vigueur concernant les navires et les équipages quand il sera dans les eaux canadiennes. Comme l'a dit M. Streeter, nous n'ouvrons pas la porte à tout le monde, et le drapeau canadien n'est pas un pavillon de complaisance.

**Le sénateur Forrestall:** Vous savez tous les deux aussi bien que moi que le propriétaire d'un navire insistera pour affecter tel capitaine du Royaume-Uni, par exemple, parce qu'il a déjà travaillé sur son bateau. Le chef ingénieur mécanicien, le second ingénieur mécanicien, le maître d'équipage et le capitaine en second sont tous nommés. Bientôt, il ne restera plus d'emplois pour les Canadiens.

Clause 379.1 gives the minister the authority to designate ships as special purpose ships. Can you give us some examples of special purpose ships?

**Mr. Collenette:** Generally, ships are not mass produced. Each ship is built for a specific purpose, and from a unique set of plans. As I understand it, situations have arisen where vessels do not fit into the four existing categories of ships described in the CSA, namely, cargo, passenger, fishery and pleasure ships.

On occasion, ships are used for general purpose, which does not fall within the general scope of construction design, crewing and safety. In that case, designations of "special purpose ship" and "special purpose personnel" comes into play. These designations are required to ensure that special purpose ships — such as scientific research vessels or sail training vessels — and the personnel working aboard them operate safely.

That should address some of the points that you raise. I could go on and talk about some of the more specific points on these vessels if you wish me to do so.

**Mr. Streeter:** One high profile example which was my indoctrination to marine safety was the caravan stage barge. Our regulator could not cater to a troop of actors who wanted to bring their art around the country, but who did not fit into one of those four categories. However, if we had a "special purpose ships" provision, we could have dealt with them flexibly. We made some legal arrangements to do that. It is those types of vessels that, from time to time, do not fit the four basic criteria, and that must be dealt with in order to permit their operation and to ensure the safety of the system.

**Mr. Collenette:** There is no linkage between special purpose ships and foreign ships with foreign crews operating in Canadian waters and flying a Canadian flag.

**Senator Johnson:** We will have a better context with the bill before us next fall. It seems, however, that clause 8 of this bill gives wide powers to the Minister of Transport and to the Minister of Fisheries, with few guidelines on how these powers are to be used.

I was struck by the fact that the minister believes that the power to exempt a ship from the application of this bill is in the interests of preventing damage either to property or to the environment. That is a broad exemption. When you are drafting the legislation for the new bill, what will the guidelines be in this area?

**Mr. Collenette:** The objectives of the proposed legislation make it clear that there are special provisions for both the Minister of Transport and the Minister of Fisheries in the area of marine safety.

For example, it gives the Minister of Transport the ability to grant exemptions from specific provisions, in order to protect the interests of public health and safety. It also gives him the ability to take measures to protect property and the environment.

L'article 379.1 permet au ministre de désigner des navires à usage spécial. Pouvez-vous nous donner des exemples de navires à usage spécial?

**M. Collenette:** En général, les navires ne sont pas fabriqués en série. Chaque navire est construit pour un usage précis à partir de plans particuliers. D'après ce que je comprends, il y a eu des cas où les navires n'entraient pas dans l'une des quatre catégories de navire prévues, à savoir les navires de charge, les navires à passagers, les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance.

Parfois, les bateaux servent à des fins qui ne sont pas visées par les règles générales sur la construction, l'équipage et la sécurité. Dans ce cas, les désignations «navires à usage spécial» et «personnel d'un navire à usage spécial» s'appliquent. Ces désignations sont nécessaires pour assurer la sécurité des navires à usage spécial — comme les navires de recherche ou les voiliers-écoles — ainsi que celle du personnel qui travaille sur ces navires.

Je crois que ça répond en partie à votre question. Si vous le voulez, je pourrais entrer davantage dans les détails à ce sujet.

**M. Streeter:** Un exemple frappant qui a servi à m'initier à la sécurité maritime est celui d'un théâtre flottant. La réglementation ne pouvait pas prévoir qu'une troupe d'acteurs voudrait se produire sur l'eau dans certains coins du pays, et leur embarcation n'entrait dans aucune des quatre catégories prévues. Si la catégorie «navire à usage spécial», avait existé, les choses auraient été plus simples. Il a fallu faire certains aménagements. Il arrive que des navires n'entrent dans aucune des quatre catégories de base et il faut prévoir des mesures pour permettre l'exploitation de ces navires et assurer la sécurité du système.

**M. Collenette:** Il n'y a aucun lien entre les navires à usage spécial et les bateaux étrangers avec équipage étranger qui circulent dans les eaux canadiennes et battent pavillon canadien.

**Le sénateur Johnson:** Le projet de loi qui sera déposé l'automne prochain nous donnera une meilleure idée de la situation. Cependant, il semble que l'article 8 de ce projet de loi accorde de vastes pouvoirs au ministre des Transports et au ministre des Pêches, et prévoit peu de lignes directrices sur l'exercice de ces pouvoirs.

Je suis surprise que le ministre croit que le fait de dispenser un navire de l'application du projet de loi puisse être nécessaire pour la protection de biens ou de l'environnement. Cette exemption est vaste. Quand vous rédigez un projet de loi, sur quelles lignes directrices vous fondez-vous?

**M. Collenette:** Le projet de loi indique clairement qu'il y a des dispositions spéciales auxquelles peuvent recourir le ministre des Transports et le ministre des Pêches dans le domaine de la sécurité maritime.

Par exemple, le projet de loi permet au ministre des Transports de dispenser un navire de dispositions particulières si c'est nécessaire pour la santé ou la sécurité publiques. Le projet de loi permet aussi au ministre de prendre des mesures pour assurer la protection de biens ou de l'environnement.



The Minister of Fisheries and Oceans also is authorized, in a like fashion, to take immediate action or to contain such things as oil spills, which is a great fear that we have, given the kind of coastline that we have in Canada. These provisions can be deployed to anticipate any emergency that we can imagine, but they can only be used where a serious situation exists or is deemed to exist. We must have the authority to act quickly where this kind of problem arises. Giving the minister that kind of flexibility improves the overall safety of the marine community, as well as protecting the interests of the Canadian public.

In his speech in the Senate, Senator Forrestall expressed some reservations about the power of the minister in this regard, and the lack of accountability thereof. Ministers must have some flexibility to act without coming back to justify their actions. They do find themselves accountable for their actions upon returning to Senate committees or to House of Commons committees, however, as well as being held accountable on the floor of the House of Commons. I do not think that we should assume that something nefarious will occur when ministers exercise these powers for emergencies.

**Senator Johnson:** I also find it interesting that clause 241 of Bill C-28 exempts companies from taxation in international shipping. What is the effect of this clause when combined with the ship registration clauses?

**Mr. Jackson:** Bill C-28 is a clarification to the Income Tax Act of 1991, which provided that foreign-owned vessels with a significant presence in Canada would be exempt from paying income tax on their international shipping business. However, if they did any domestic business, they would be taxed.

The flagging provisions in Bill C-15 contain an ability for a foreign-owned vessel whose holder has a significant presence in Canada to operate under a Canadian flag. In that case, we would have a foreign-owned Canadian-flagged vessel that, were it plying in international trade, would be exempt from Canadian income tax on that part of its earnings.

**Mr. Streeter:** The primary reason for that legislation was to attract ship management companies to the Port of Vancouver when they were looking for an alternative to Hong Kong. These are foreign-owned companies in the province of British Columbia but, at the time, the industry was interested in attracting office management structures. They would love to have the ships as well, but, first, they wish to attract the office management structures. As Mr. Jackson says, Bill C-15 permits them to register in Canada, if they wish to do so.

**Mr. Jackson:** This practice is consistent with other international practices.

**Senator Johnson:** It is part of the upgrading of an ancient act.

**Senator Forrestall:** That is interesting. I may not have heard you correctly.

De même, le ministère des Pêches et des Océans est autorisé à intervenir immédiatement dans le cas d'un déversement de pétrole, par exemple, ce que nous craignons beaucoup sur nos côtes. Ces dispositions visent à répondre à toute situation d'urgence possible et imaginable, mais elles ne s'appliquent que si le problème est vraiment grave ou jugé comme tel. Nous devons pouvoir réagir rapidement dans ce genre de situation. La souplesse ainsi conférée au ministre permet d'améliorer la sécurité générale de l'industrie maritime et de protéger les intérêts de la population canadienne.

Dans son discours au Sénat, le sénateur Forrestall a exprimé des réserves au sujet du pouvoir ainsi accordé au ministre et du fait qu'il n'avait pas de comptes à rendre. Les ministres doivent pouvoir agir avec une certaine souplesse sans avoir à justifier leurs décisions. Ils ont toujours à répondre de leurs actes devant les comités du Sénat et de la Chambre des communes ainsi qu'à la Chambre des communes. Je ne pense pas que nous devrions présumer que les ministres vont abuser des pouvoirs qui leur sont conférés en situation d'urgence.

**Le sénateur Johnson:** Je trouve aussi intéressant que l'article 241 du projet de loi C-28 exempte d'impôt les entreprises qui exploitent des bateaux servant au transport international. Quel est l'effet combiné de cette disposition et des dispositions sur l'immatriculation des navires?

**M. Jackson:** Le projet de loi C-28 apporte des précisions à la Loi de l'impôt sur le revenu de 1991 qui stipulait que les bateaux étrangers ayant une importante présence au Canada n'auraient pas à payer d'impôt sur le revenu pour leurs activités de transport international. Leurs activités à l'intérieur du pays seraient toutefois imposées.

Le projet de loi C-15 permet à un bateau étranger qui a une forte présence au Canada de battre pavillon canadien. Ainsi, un bateau étranger immatriculé au Canada n'aurait pas d'impôt sur le revenu à payer sur la partie de ses gains applicables à des activités de transport international.

**M. Streeter:** On a prévu ces dispositions pour attirer dans le port de Vancouver des compagnies de gestion maritime cherchant à s'établir ailleurs qu'à Hong Kong. Des compagnies étrangères étaient établies dans la province de la Colombie-Britannique, mais on voulait attirer des compagnies de gestion. On voulait bien avoir aussi des navires, mais on souhaitait d'abord intéresser des compagnies de gestion. Comme l'a dit M. Jackson, le projet de loi C-15 permet à ces sociétés d'immatriculer un navire au Canada si elles le veulent.

**M. Jackson:** Cette pratique est compatible avec d'autres pratiques internationales.

**Le sénateur Johnson:** Ça fait partie de la modernisation de la vieille loi.

**Le sénateur Forrestall:** C'est intéressant. Je ne vous avais peut-être pas bien compris.

People who fly for Canadian and Air Canada can stop paying taxes when they are flying outside the country, but sailors cannot stop paying Canadian taxes no matter where they are in the world. Even if they are not on a Canadian-registered vessel, they are still Canadians and must pay Canadian income tax. Why is that?

**Mr. Collenette:** I am not sure you are correct, but we will take your word on it, and get an answer to that question. That is something that I have not heard before.

**Senator Forrestall:** I hear about it every third month when my son comes home. We have close friends who live in the Caribbean and commute to do their daily work. They come up here to work for four or five days, and then go home for two weeks. They do not pay Canadian income tax.

**Senator Rompkey:** Is that because they live in the Caribbean?

**Senator Forrestall:** They do not live in Canada, nor does my son. He lives on a ship, and he is away for about 11 months of the year. When he is in Canadian waters, he should pay Canadian income tax, but when he is out of Canadian waters and is earning his money from a third country, I am not sure about that.

**Mr. Collenette:** Perhaps this should be addressed to the Minister of Finance when he appears before you on the Estimates. We will try to get you some information, however.

**Senator Forrestall:** A few moments ago I mentioned my sadness over the rate at which young Canadians enter seafaring as a career. I do not know how, through this bill, we could encourage young Canadians to attend our schools. Are they modern enough? How do they stand up to the requirements of modern technology in shipping, navigation, engineering, et cetera? Why do we not offer a Master Mariner Bachelor of Science degree? Why do we not do some things that might make seafaring a more attractive career for people?

I will leave you with that. I think that it is necessary. Failure to do this will force us to open Canadian waters to foreign ships and foreign crews. In many cases today in modern merchant fleets, the crews are young, well-educated, highly-trained and very competent people. My young fellow is one of the youngest senior ice pilots in Canada. He is very good. He spent many years manoeuvring around the Canadian Arctic as a youngster.

We do not train people. When we need someone, we go offshore to find someone to do the job.

**Mr. Collenette:** You have addressed the issue head on. There has been a worldwide decline in people with mariner skills, and that certainly applies in Canada. That may have something to do with the size of our fleet, and we would like to address that in Part II. We would like to have a statutory way of assisting the promotion of employment and career opportunities for Canadian merchant mariners.

Ceux qui travaillent pour Canadien et Air Canada ne sont pas obligés de payer d'impôt quand ils sont à l'extérieur du pays, mais les marins doivent toujours en payer où qu'ils soient dans le monde. Même s'ils ne sont pas sur un navire immatriculé au Canada, ils doivent toujours payer de l'impôt sur le revenu au Canada. Pourquoi?

**M. Collenette:** Je ne suis pas sûr que vous avez raison, mais je vais vous croire et demander une réponse à votre question. Je n'ai jamais entendu ça avant.

**Le sénateur Forrestall:** Je l'entends tous les trois mois quand mon fils vient à la maison. Nous avons de bons amis qui vivent dans les Caraïbes. Ils viennent travailler ici quatre ou cinq jours, puis retournent chez eux pour deux semaines. Ils ne paient pas d'impôt sur le revenu au Canada.

**Le sénateur Rompkey:** Est-ce parce qu'ils vivent dans les Caraïbes?

**Le sénateur Forrestall:** Ils ne vivent pas au Canada, et mon fils non plus. Il vit sur un bateau et il est parti environ 11 mois par année. Quand il se trouve dans les eaux canadiennes, il devrait payer de l'impôt sur le revenu au Canada, mais quand il n'est pas dans les eaux canadiennes et qu'il est payé par un tiers pays, je ne suis pas sûr.

**M. Collenette:** Vous devriez peut-être poser la question au ministre des Finances quand il viendra vous parler du budget. Nous essayerons tout de même de vous fournir des renseignements là-dessus.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai dit un peu plus tôt que je trouvais bien dommage qu'il n'y ait pas plus de jeunes Canadiens qui fassent carrière dans la marine. Je ne sais pas comment nous pourrions, par ce projet de loi, encourager les jeunes Canadiens à fréquenter nos écoles de marine. Sont-elles assez modernes? Répondent-elles aux exigences de la technologie moderne dans le domaine du transport maritime, de la navigation et du génie? Pourquoi n'offrons-nous pas un diplôme de capitaine au long cours? Pourquoi n'offrons-nous pas des conditions qui rendent la carrière de marin plus attrayante?

Je vous laisse y penser. Je crois que c'est nécessaire. Si on ne le fait pas, on sera obligé d'accepter des bateaux étrangers et des équipages étrangers. Aujourd'hui, beaucoup de flottes marchandes comptent des équipages composés de jeunes instruits et très compétents. Mon fils est un des plus jeunes pilotes de brise-glace d'expérience au Canada. Il est très bon. Il a commencé jeune à travailler dans les eaux de l'Arctique canadien.

Nous n'offrons pas de formation. On va chercher les spécialistes à l'étranger.

**M. Collenette:** Vous n'y allez pas sans détours. La pénurie de spécialistes dans le domaine est mondiale, et elle existe aussi au Canada. C'est peut-être à cause de la taille de notre flotte, et nous voudrions étudier la question dans la deuxième partie de la réforme. Nous aimerions prévoir dans la loi un moyen de favoriser les perspectives d'emploi et d'avancement des marins marchands canadiens.



Having said that, we are still involved in providing training programs. We are active in the approval of facilities, instructional and training programs, cadet training programs, and the like. We support approved training institutes by providing them with simulators.

You may say that we could be doing more. Again, there is the issue of priorities and money. This department has been cut back considerably in recent years, as has most of government. However, this is another area where we should decide to do something if funds become available.

Generations back, I come from a maritime tradition myself. I think that a country like Canada, with the longest navigable coastline in the world, would be turning its back on both its past and its future if it did not assist young people pursuing this noble profession.

Perhaps we can talk about this when we bring Part II forward in the fall.

**Senator Adams:** You mentioned the ship that was seized in the harbour in Vancouver, and you said that you may be auctioning that ship. Is that ship privately owned? If it is not fit to leave the dock, what will we do with it?

**Mr. Collette:** I believe it was reported in the news in the last couple of days that one of our inspectors boarded the ship and found many structural deficiencies and safety violations. The necessary work was ordered and was done. The owners did not pay. The crew was left on board, and they had not been paid for quite a while. They were getting rather desperate.

Through the normal channels, we tried to get the owners to discharge their responsibilities. I believe that it was as a result of a news report on CBC a couple of months ago that the owners were shamed into coming up with \$50,000 in back wages. In the meantime, we have been pumping fuel onto the ship to drive the generators. Canadian suppliers have been paying for that.

We have now decided that enough is enough. We cannot have this debilitated ship in Vancouver harbour indefinitely with these hostages on board, which is what these poor people are.

The auction of the ship has been ordered. That will solve the situation. I am sure that there will be buyers. Some of the people who have already put up money for fuel and repairs will probably bid on it. As a result of the negligence of the owners, a Canadian company will probably end up owning that ship. I assume that they will use it, and surely not just for scrap.

**Mr. Streeter:** There are international conventions which apply in cases like this. In conjunction with the suppliers, action was taken and the vessel will be sold. Of course there is a priority in terms of who gets what. Back payment to the crew is the top priority. Next are fuel suppliers and other suppliers. If anything is left after that, it will theoretically go to the account of the owner. However, in these one-ship companies it is very difficult to find the owners.

Cela dit, nous offrons toujours des programmes de formation. Nous approuvons des installations, des programmes de formation et d'autres activités du genre. Nous encourageons les établissements de formation reconnus en leur fournissant des simulateurs.

Vous me direz peut-être que nous pourrions faire plus. Encore une fois, c'est une question de priorité et d'argent. Notre ministère a effectué d'importantes compressions budgétaires au cours des dernières années, comme ailleurs au gouvernement. C'est toutefois un autre domaine où nous devrions intervenir si nous avons des fonds.

Je suis moi aussi descendant de marins. Je pense qu'un pays comme le Canada, qui a le plus long littoral du monde, renierait son passé et son avenir s'il n'aidait pas les jeunes à embrasser cette noble profession.

Nous pourrions peut-être en reparler quand nous reviendrons discuter du deuxième volet de la réforme, à l'automne.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé du navire saisi dans le port de Vancouver et vous avez dit que vous alliez peut-être le vendre aux enchères. Ce navire appartient-il à des intérêts privés? S'il n'est pas en état de quitter le port, qu'allons-nous faire?

**M. Collette:** Je crois qu'on a annoncé aux nouvelles, il y a quelques jours, qu'un de nos inspecteurs avait découvert beaucoup d'anomalies de structures et de problèmes de sécurité. Les travaux nécessaires ont été effectués, mais les propriétaires n'ont pas payé et l'équipage est resté sur le navire et n'avait pas été payé depuis longtemps. Il commençait à désespérer.

Nous avons essayé, par les voies normales, d'obtenir que les propriétaires s'acquittent de leurs responsabilités. Je crois que le reportage diffusé à CBC il y a quelques mois a incité les propriétaires à verser 50 000 \$ en arrérages de salaire. Entre-temps, nous alimentons le navire en carburant pour faire fonctionner les génératrices, aux frais de fournisseurs canadiens.

Nous avons décidé qu'on ne pouvait plus laisser ce navire stationné dans le port de Vancouver indéfiniment avec des otages à son bord, parce que c'est ce que sont les membres d'équipage.

On a donc demandé de vendre le navire aux enchères pour régler le problème. Je ne suis pas sûr qu'il y aura preneur. Certains de ceux qui ont déjà investi pour réparer et alimenter le navire en carburant vont probablement faire une offre. La négligence des propriétaires va peut-être permettre à une société canadienne d'en devenir l'acquéreur. Je présume qu'elle va s'en servir et pas seulement pour la ferraille.

**M. Streeter:** Il y a des conventions internationales qui s'appliquent dans des cas semblables. En collaboration avec les fournisseurs, des mesures ont été prises et le navire sera vendu. Il y a toutefois un ordre de priorité dans le paiement des créances. Le paiement des arrérages de salaire aux membres d'équipage se situe en tête de liste, suivi du paiement des fournisseurs de carburant et d'autres marchandises. S'il reste quoi que ce soit à la fin, c'est, en théorie, porté au compte du propriétaire, mais il est très difficile d'identifier les propriétaires de bateau unique.

**Mr. Collenette:** The conference in Vancouver was one of those nightmares for ministers and governments. There were 30 countries present, including many ministers. This was a landmark effort by the Canadian government to bring together the European nations and the ones signing the Tokyo MOU, who are largely from the Pacific Rim where standards are not as high. We brought them together and agreed upon some improvements in world shipping standards, and we got no publicity for our efforts.

Unfortunately, the two princes were in Vancouver for those two days. The media was most apologetic, but they had other things to do, like going to Whistler and covering the exploits of the princes.

Perhaps we should send out a summary on this to members of the House of Commons and to senators. I think that Canadians just do not understand how highly regarded we are in the setting of international shipping standards, and what we did to bring the two MOUs together.

The question is a good one. It shows how we can lead, and it does not take money. It does, however, take commitment and principle. The lead we took on land mines did not take much money; it took principle, commitment and the use of our persuasive influence as a middle power. That influence is respected around the world, and we can use it to deal with substandard shipping in this case.

**Senator Adams:** In the meantime, we end up paying the salary and wages.

**Mr. Collenette:** The owners were shamed into paying \$50,000, which gave them some money. When the ship is auctioned, the proceeds will pay off back wages and any other outstanding commitments, such as fuel bills and that type of thing. We do not get the money. However, those people who have provided services, including the crew, are the ones who will be compensated.

**Senator Adams:** Are you talking about a private company which ended up paying the crew? Is a private company paying for the painting of the ship?

**Mr. Streeter:** As I think we have tried to explain, the vessel will be sold for a sum of money. The first priority will be to pay the back wages of the crew. We will then pay Canadian suppliers. The cost of arrest and sale will have to be paid. The person who buys the ship will receive without the crew and without any other obligations. He or she will then have to determine whether to paint it or to scrap it. If there is any money left over, legally, it would be held pending identification of the owner. Under international convention, it is the owner's money. In this case, I doubt very much that there any money will be left over.

**The Chairman:** Thank you, minister and officials, for appearing before us today.

Honourable senators, is it agreed that we move to clause-by-clause consideration of the bill?

**M. Collenette:** La conférence de Vancouver a été un cauchemar pour les ministres et les gouvernements. Il y a eu 30 pays participants et beaucoup de ministres. Dans un effort historique, le gouvernement canadien a réuni les pays d'Europe et les États signataires du protocole d'entente de Tokyo, qui sont surtout des pays côtiers du Pacifique où les normes ne sont pas aussi sévères. Nous les avons amenés à approuver l'amélioration des normes sur le transport maritime international, mais on n'a pas souligné ce que nous avons fait.

Malheureusement, il y avait deux princes de passage à Vancouver à ce moment-là. Les médias se sont confondus en excuses, mais ils avaient mieux à faire, comme aller à Whistler pour suivre les exploits des princes.

Nous devrions peut-être envoyer un résumé de cette initiative aux députés et aux sénateurs. Je pense que les Canadiens ne se rendent pas compte de l'excellente réputation du Canada en ce qui concerne l'établissement de normes sur le commerce maritime international et de ce que nous avons fait pour en arriver à ces deux protocoles d'entente.

C'est bon. Ça montre que nous pouvons jouer un rôle prépondérant et qu'il n'est pas nécessaire d'avoir de l'argent pour ça. Il faut de la détermination et des principes. Le rôle que nous avons joué dans le cas des mines terrestres ne nous a pas coûté cher; ça prenait des principes et de la détermination et la persuasion dont nous pouvons user comme moyenne puissance. Notre influence est respectée à travers le monde et nous avons pu nous en servir pour renforcer les normes sur le transport maritime.

**Le sénateur Adams:** Entre-temps, c'est nous qui payons les salaires.

**M. Collenette:** Les propriétaires ont fini par verser 50 000 \$, ce qui a aidé. Les produits de la vente du bateau vont servir à payer les salaires et tous les autres engagements en souffrance, comme les factures de carburant et ce genre de choses. L'argent ne nous revient pas. Mais ceux qui ont assuré des services, y compris les membres d'équipage, seront indemnisés.

**Le sénateur Adams:** Voulez-vous dire que c'est une entreprise privée qui a payé l'équipage? Est-ce une entreprise privée qui va payer la peinture du navire?

**M. Streeter:** Comme nous avons essayé de l'expliquer, le navire sera vendu pour un certain montant d'argent. Avec cette somme, on paiera d'abord les salaires dus aux membres d'équipage, puis les factures des fournisseurs canadiens. Il faudra payer le coût de la saisie et de la vente. Les acheteurs obtiendront le navire sans équipage et exempt d'autres obligations. Ce sera à eux de décider s'ils veulent peindre le navire ou le mettre à la ferraille. S'il reste de l'argent, il sera retenu en attendant l'identification du propriétaire. Selon une convention internationale, c'est l'argent du propriétaire. Mais dans ce cas, je doute beaucoup qu'il reste de l'argent.

**La présidente:** Je remercie le ministre et les hauts fonctionnaires de leur présence ici aujourd'hui.

Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude article par article du projet de loi?



**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 1 and 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 3 to 19 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall clauses 20 to 35 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall the preamble carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Is it agreed that I report the bill, without amendment, to the Senate?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The third item on the agenda is the future business of the committee. I will let Senator Forrestall describe the work of the subcommittee.

**Senator Forrestall:** Madam Chairman, we are pleased to present the first report of the Subcommittee on Transportation Safety to the whole committee.

As you will recall, on October 30, 1997, we were authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada, and to complete a comprehensive review of technical issues, legal and regulatory structures, with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of able to meet the needs of Canada and Canadians in the 21st century.

We have done a great deal of travel. We have amassed an enormous amount of information, some of which has been filtered through, and a great deal of which has not.

It is fair to say, Madam Chairman, that the size of the mandate was far greater than either myself or our former colleague Senator Davey anticipated.

A second phase of our work needs to be done. In fairness to the committee, it may be very difficult for this committee to devote the time that will be needed to go through the evidence, go back and refine recommendations, and find resolutions to some of the problems. To that end, the principal recommendation of the first report is that the report be presented to the Senate of Canada. We ask the Senate of Canada, in its wisdom, to name a special committee of the Senate to take the papers and the work that has been done to date by the subcommittee of your committee,

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Les articles 1 et 2 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptés.

Les articles 3 à 19 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptés.

Les articles 20 à 35 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adoptés.

Le préambule est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Adopté.

Les sénateurs sont-ils d'accord pour que je fasse rapport au Sénat du projet de loi sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Le troisième point à l'ordre du jour porte sur les futurs travaux du comité. Je vais laisser le sénateur Forrestall décrire les travaux du sous-comité.

**Le sénateur Forrestall:** Madame la présidente, c'est avec plaisir que nous présentons au comité permanent le premier rapport du sous-comité de la sécurité des transports.

Vous vous rappellerez que, le 30 octobre 1997, nous avons été autorisés à examiner, afin de présenter nos recommandations, l'état de la sécurité des transports au Canada et à mener une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle.

Le sous-comité a effectué de nombreux déplacements. Nous avons réuni une énorme quantité de renseignements dont une très petite partie a été filtrée.

Il est juste de dire, madame la présidente, que le mandat qui nous avait été confié s'est révélé beaucoup plus vaste que moi-même ou notre ancien collègue, le sénateur Davey, l'aurions cru.

Il faut maintenant amorcer la deuxième phase de nos travaux. En toute justice pour le comité, il pourrait lui être très difficile de consacrer le temps nécessaire pour examiner à fond les témoignages, revenir en arrière, peaufiner les recommandations et trouver des solutions à certains problèmes. Par conséquent, la principale recommandation du premier rapport dispose-t-elle que celui-ci soit présenté au Sénat. Nous demandons au Sénat canadien, dans toute sa sagesse, d'établir un comité spécial qui se verrait renvoyer les documents et l'information recueillis jusqu'à

Madam Chairman, and to complete the work and report at a future date.

I am grateful to everyone. We have talked to virtually everyone involved in transportation in Canada. We did an enormous amount of travel. We have been out west. We have been north. We had a very successful visit to Europe, where we had the privilege of riding in high-speed trains. The accident which we saw last week is perhaps the reason that we should be looking closely at this technology and its capacity to meet the stress and the strain.

The issue that confronts your subcommittee at this time, Madam Chairman, is how best to continue what we believe to be work that is vitally important to all Canadians. Given the size and importance of the subject-matter, I commend the recommendation to you.

We recommend the immediate establishment of a Senate special committee on transportation safety, and that all of the evidence adduced by the Subcommittee on Transportation Safety be referred to this special committee.

We looked at alcohol abuse, drug abuse, and mandatory drug testing. We looked at zero tolerance. We looked at a wide range of important questions in these areas.

Madam Chairman, I would be pleased to answer any questions.

I submit the report.

**Senator Poulin:** Would you be comfortable if I moved that the report of the subcommittee be adopted, and that the chairman table the report in the Senate?

**Senator Forrestall:** I would be pleased at that suggestion.

**Senator Poulin:** I do so move.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** As to the date at which the report will be submitted, this will be discussed further at the special committee level.

**Senator Forrestall:** The committee is responsible to the chamber. With the direction of clerical staff and others, we can sort out the details. We could submit our report as an attachment to the report of this committee.

**The Chairman:** You may then speak on it, if you wish.

**Senator Johnson:** Is this the extent of your report? Do you have anything more?

**Senator Forrestall:** No.

**Senator Johnson:** I was wondering what you found out about highway safety in terms of the trucks. That has been such a big issue. You do not really have anything in here on that subject.

maintenant par le sous-comité, madame la présidente, et qui mènerait à terme les travaux amorcés et présenterait le rapport à une date ultérieure.

Je suis reconnaissant à tout le monde. Nous avons parlé à presque tous les intervenants du secteur des transports au Canada. Nous avons effectué de nombreux déplacements. Nous nous sommes en effet rendus dans l'Ouest, dans le Nord de même qu'en Europe où nous avons eu le privilège de voyager dans des trains à grande vitesse. L'accident qui s'est produit la semaine dernière devrait peut-être nous obliger à étudier de plus près cette technologie et sa capacité à résister à l'effort et à la déformation.

La question à laquelle votre sous-comité est confronté à ce stade-ci est de savoir comment poursuivre des travaux qui, à notre avis, ont une suprême importance pour tous les Canadiens. Compte tenu de l'envergure et de l'importance de cette étude, voici ce que le sous-comité vous recommande:

Nous recommandons la mise sur pied immédiate d'un comité spécial du Sénat sur la sécurité des transports et le renvoi de tous les témoignages entendus par le sous-comité de la sécurité des transports à ce comité spécial.

Nous avons examiné la consommation excessive d'alcool et de drogue ainsi que le dépistage obligatoire de la consommation de drogues. Nous nous sommes penchés sur le degré de tolérance zéro. Nous avons examiné un large éventail de questions importantes dans ces domaines.

Madame la présidente, c'est avec plaisir que je répondrai aux questions que l'on voudra bien me poser.

Je dépose le rapport.

**Le sénateur Poulin:** Si vous n'y voyez pas d'objection, je propose que le rapport du sous-comité soit adopté et que la présidente le dépose au Sénat?

**Le sénateur Forrestall:** J'en serais heureux.

**Le sénateur Poulin:** Je le propose.

**La présidente:** Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Quant à la date à laquelle le rapport sera présenté, le comité spécial en discutera plus à fond.

**Le sénateur Forrestall:** Le comité est responsable à la Chambre. Avec l'aide du personnel administratif et d'autres employés, nous pouvons régler les détails. Nous pourrions soumettre notre rapport en le joignant au rapport de ce comité.

**La présidente:** Don d'accord.

**Le sénateur Johnson:** S'agit-il là de votre rapport? Avez-vous autre chose?

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**Le sénateur Johnson:** Je me demandais ce que vous aviez trouvé au sujet de la sécurité des routes, plus particulièrement des camions. Il en a été tellement question. Vous n'avez vraiment rien dans le rapport à ce sujet?



**Senator Forrestall:** We do not have anything in this report except the recommendation that the special committee offer the evidence that we have adduced.

**Senator Johnson:** After your meetings with the various groups, what was your general feeling about the issue of safety in the air, on the water, and on the roads?

**Senator Forrestall:** There is no question in the minds of any of the members of the subcommittee that safety standards in Canada are among the highest in the world. Notwithstanding that, the carnage on our highways continues. The causes range from faulty equipment and improper training to drugs, alcohol, and other abuses.

With sadness, we have learned that, unless we do something about air transportation, there will be a major air crash somewhere in the world once a week within a few years.

Canadians fly all over the world in increasing numbers. If we are to protect Canadians, we must do everything possible to ensure that how they get to and from a destination is safe, and that the destination itself is safe, too.

It is also important to note that Canada receives passengers from all over the world, passing through at least of those two of our major airports. We can pretty much rest assured that they are not carrying bombs. However, that is two out of 1,000 airports. There is much that must be done. We have learned some of those lessons.

The chairman will recall some members of the committee laughed at me when I said that we should put parachutes on aircraft. I was referring to ultra light aircraft and experimental aircraft. You might have noted the tragedy of two experimental helicopters. Had both of those aircraft had parachutes, the outcome would have been different. There are things out there that we can do to make life safer, but we must do them.

**The Chairman:** We will report to the chamber tomorrow, and you can take it from there.

The committee adjourned.

**Le sénateur Forrestall:** Nous n'avons rien dans ce rapport si ce n'est la recommandation disposant que l'on renvoie au comité spécial tous les témoignages que nous avons entendus.

**Le sénateur Johnson:** Après avoir rencontré les différents groupes, qu'elle a été votre impression générale en ce qui a trait à la sécurité dans les airs, sur l'eau et sur les routes?

**Le sénateur Forrestall:** Il n'y a aucun doute dans l'esprit de chacun des membres du sous-comité que les normes de sécurité au Canada sont parmi les plus sévères au monde. Il n'en reste pas moins que le carnage se poursuit sur nos routes. On peut en imputer la cause tantôt à de l'équipement défectueux tantôt à une formation déplorable en ce qui concerne les drogues, l'alcool et d'autres abus.

C'est avec tristesse que nous avons appris que, à moins que des mesures ne soient prises en ce qui concerne le transport aérien, nous assisterons à l'échelle de la planète à au moins un accident d'avion important par semaine d'ici quelques années.

Les Canadiens sont de plus en plus nombreux à parcourir le monde par la voie des airs. Pour les protéger, nous devons faire notre possible pour qu'ils se rendent à destination et en reviennent en toute sécurité et que cette destination soit sûre.

Il est aussi important de signaler que des passagers du monde entier viennent au Canada et passent par au moins deux de nos principaux aéroports. Nous pouvons presque tenir pour certains qu'ils ne transportent pas de bombes. Cependant, il ne s'agit que de deux aéroports sur 1 000. Il reste beaucoup à faire. Nous avons appris par certaines expériences.

La présidente se rappellera que certains membres du comité se sont moqués de moi lorsque j'ai dit que nous devrions munir les avions de parachutes. Je voulais parler des appareils ultra-légers et des avions expérimentaux. Peut-être avez-vous relevé la tragédie des deux hélicoptères expérimentaux. Si ces deux appareils avaient été munis de parachutes, les choses se seraient passées autrement. Il y a des choses que nous pouvons faire pour améliorer la sécurité, mais nous devons agir.

**La présidente:** Nous ferons rapport à la Chambre demain et vous pourrez ensuite assurer le suivi.

La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada —  
Publishing  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada —  
Édition  
45 Boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

---

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable David Collenette, M.P., P.C., Minister of  
Transport.

L'honorable David Collenette, député, c.p., ministre des  
Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Bud Streeter, Director General, Marine Safety;

Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services.

*De Transports Canada:*

Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et  
de la sûreté;

Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime;

Mark Gauthier, avocat-conseil, Services juridiques.













